

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

**CETA INVIGORATES
NORTH ATLANTIC TRADE WITH CANADA**

**L'AECG DYNAMISE LE COMMERCE
NORD-ATLANTIQUE AVEC LE CANADA**



*QSL widely broadening
its continental footprint*

*QSL élargit considérablement
son empreinte continentale*

*Expanding exports
Agri-food / denrées agroalimentaires
Exportations en hausse*

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



Lloyd's List
Americas Awards | 2018
Maritime Intelligence | lloydslist.com

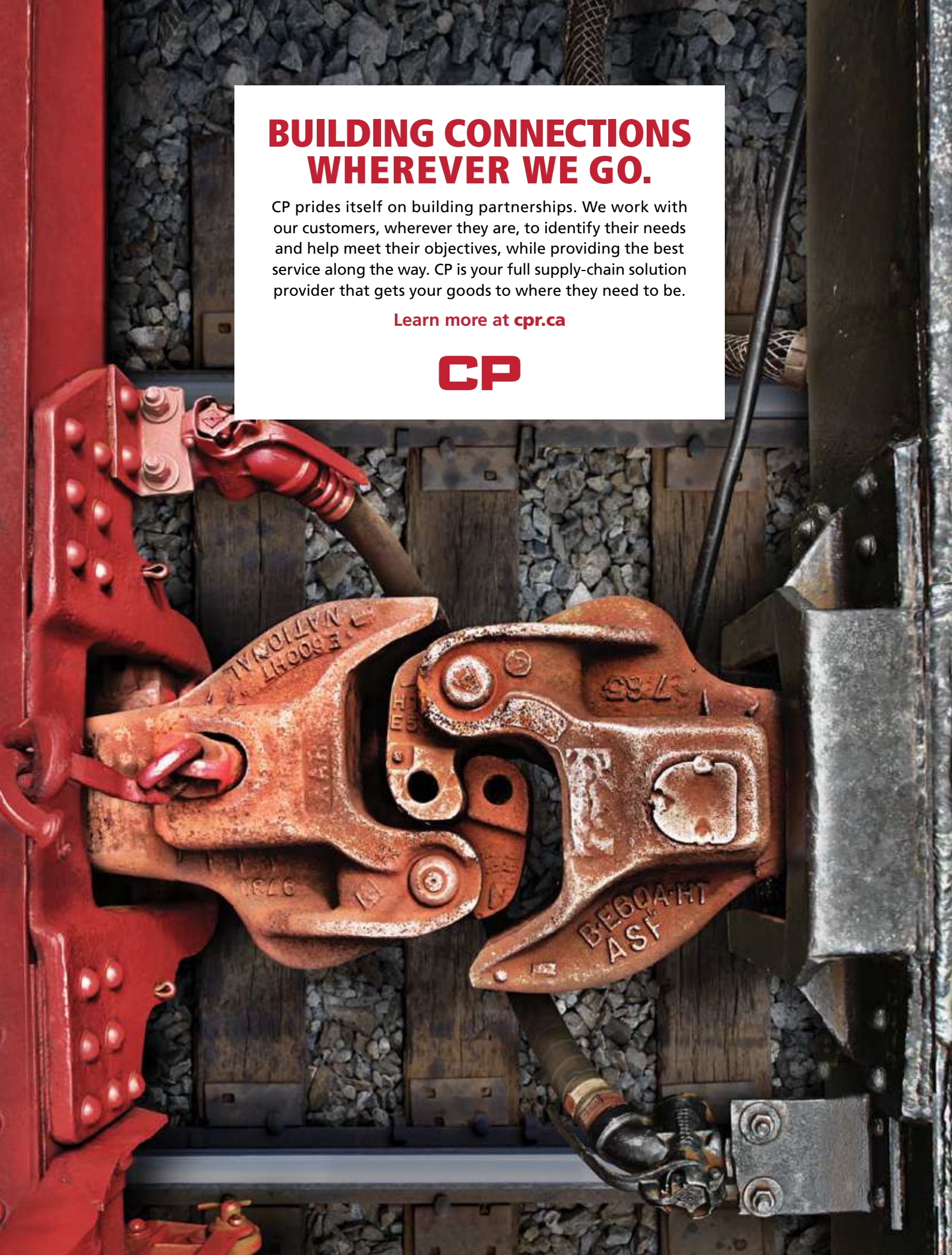
Company of the Year

WINNER

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



desgagnés.com
info@desgagnés.com
418-692-1000



BUILDING CONNECTIONS WHEREVER WE GO.

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

Learn more at cpr.ca

CP

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 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 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

M⁹⁰ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

22 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Paul Beesley

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

Et aussi / And more...

75 JOURNAL

86 LA PAGE DE L'AGGIMQ

87 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

88 ANNONCEURS / ADVERTISERS



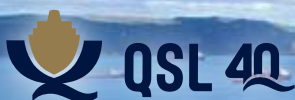
CETA invigorates North Atlantic trade with Canada

L'AECG dynamise le commerce
nord-atlantique avec le Canada

- Leo Ryan
- Bruce Barnard

Autorité portuaire de Hambourg

44



**QSL widely broadening
its continental footprint**
**QSL élargit considérablement
son empreinte continentale**

Leo Ryan

64

Agri-food
Expanding exports
Denrées
agroalimentaires
Exportations
en hausse

Julie Gedeon



COUVERTURE / COVER

This aerial photo focuses on QSL's big St. Lawrence Stevedoring bulk terminal in the strategically-located Beauport section of the Port of Québec.

Vue aérienne du grand terminal vraquier d'Arrimage du Saint-Laurent. Filiale importante de QSL, le terminal est localisé stratégiquement dans la section Beauport du Port de Québec.

Photo: APQ

IMDG CODE

INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE



Also available as an online subscription
or an offline download

ORDER
FROM YOUR
LOCAL
DISTRIBUTOR

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

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



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Le changement climatique, thème majeur à la 60^e Conférence de l'AAPC

Pour marquer son 60^e anniversaire, l'Association des Administrations portuaires canadiennes a consacré une grande partie de sa conférence annuelle, tenue à Saint-Jean du 10 au 13 septembre, aux défis que posent les changements technologiques et climatiques accélérés. Le sujet s'inscrivait dans le thème général: «Préparer l'avenir».

À cette occasion, certains participants ont réitéré l'urgence d'attirer plus de jeunes dans une industrie maritime en manque de main-d'œuvre, de maintenir un dialogue constant entre tous les principaux intéressés et de faire preuve de résilience pour résoudre les problèmes.

Le conférencier d'honneur était Tiemen Meester, PDG et directeur général pour les Amériques chez DP World, grand exploitant mondial de terminaux qui possède notamment des installations pour conteneurs à Saint-Jean, Prince Rupert et Nanaimo. M. Meester a souligné que les autorités portuaires du monde entier doivent s'intégrer le plus possible à tous les maillons de la chaîne de transport – navires-camions-trains – qui acheminent les produits en direction et en provenance des ports.

«Les intervenants ont besoin de se renseigner entre eux sur ce qui se passe», a déclaré M. Meester, ajoutant: «Ils ont besoin d'écouter les propriétaires de fret.»

«L'utilisation de la chaîne d'approvisionnement doit être maximisée et, pour y parvenir, il faut un commerce équilibré dans la plupart des emplacements», a-t-il poursuivi.

M. Meester a souligné l'importance de la collaboration entre les ports et les chemins de fer pour assurer une circulation fluide des marchandises.

Climate change major topic at 60th ACPA conference

To mark its 60th anniversary, the Association of Canadian Port Authorities devoted much of its annual conference, staged this year at Saint John on Sept. 10-13, to the challenges of addressing today's rapid technological and climate changes. This fell within the overall theme of *Building for the Future*.

At the same time, participants reiterated the urgency of attracting more youth to a marine industry facing labour shortages, the benefits of constant dialogue between all key stakeholders, and demonstrating resiliency to resolve problems.

Kicking things off was a keynote speaker representing a leading global terminal operator, DP World, which notably has container facilities in Saint John, Prince Rupert and Nanaimo. Tiemen Meester, CEO and Managing Director of DP World Americas Region, underlined the need for port authorities around the world to integrate as closely as possible with the entire transportation chain – from ship to shore to the highways and railways bringing products to and from the ports.

“Stakeholders need to learn from each other on what is happening,” Mr. Meester said, adding: “They need to listen to beneficial cargo owners.”

“Supply chain utilization has to be maximized, and to get there requires balanced trade in most locations,” he continued.

Mr. Meester stressed the importance of ports and railways working together to ensure the seamless flow of goods.

Executives from ports across Canada assessed the challenges ahead at the annual ACPA conference.

Les cadres des ports canadiens ont évalué les défis à venir lors de la conférence annuelle de l'AAPC.





DP World's Tieman Meester urged stakeholders to listen to cargo owners.

Tieman Meester, de DP World, a exhorté les parties prenantes à écouter les propriétaires de marchandises.

Les avantages concurrentiels des points d'accès fluides «peuvent disparaître si les durées de séjour [aux terminaux portuaires] dépassent plusieurs jours», a-t-il ajouté.

Il a mis en garde contre les goulots d'étranglement qui peuvent se produire en aval si les systèmes intérieurs ne sont pas efficaces.

Parmi les tendances générales dans l'industrie maritime, M. Meester en a mentionné cinq: «les contraintes énormes» imposées aux ports par les navires géants, la robotisation ou automatisation, l'adaptation de la main-d'œuvre, la numérisation et la volonté de réduire l'empreinte carbone.

Il voit dans ce dernier point une occasion pour «le Canada d'agir comme chef de file dans l'électrification des opérations».

L'industrie doit attirer plus de jeunes

M. Meester a traité assez longuement du besoin d'amener plus de jeunes à faire carrière dans le secteur maritime. «Notre industrie a beaucoup de mal à rivaliser avec d'autres pour recruter des talents. Il faut faire davantage pour éduquer et former le personnel et pour attirer plus de jeunes dans notre secteur.»

Il a souligné que ce n'est pas une mince tâche de trouver des ingénieurs qualifiés pour travailler dans divers terminaux.

Selon lui, il faudra impliquer «plus d'enfants du millénaire» dans la préparation de l'industrie à relever les défis des dix prochaines années.

Jim Quinn, président et chef de la direction du Port de Saint-Jean, a exprimé un point de vue semblable. Il a indiqué que le Port travaillait déjà à résoudre le problème au moyen de programmes éducatifs dans les écoles secondaires locales.

Sur le même sujet, Wayne Power, vice-président de la division Transport et logistique du groupe J.D. Irving Limited, a déclaré: «Les écoles ont une occasion extraordinaire de s'intéresser à la logistique – secteur dont la croissance est la deuxième plus forte au monde.»

Changement climatique galopant

La séance de travail sur le changement climatique et le réchauffement planétaire, très attendue, mettait en vedette David Phillips, personnalité bien connue du Réseau météorologique du Canada. Il n'a pas déçu.

The competitive advantages of fluid gateways “can slip away if dwell times move beyond several days” at port terminals, he said.

He warned against moving bottlenecks downstream if inland systems are not efficient.

Looking at overall trends impacting on the marine industry, Mr. Meester named five in particular: larger and larger ships placing “enormous pressures” on ports, robotization or automation, adapting labour forces, digitalization, and the drive to reduce carbon footprints.

As regards the latter, he saw an opportunity for “Canada to lead in the electrification of operations.”

Industry needs to attract more youth

In his remarks, Mr. Meester also dwelt at some length on the need to attract more youth to careers in the marine sector. “Our industry has a very hard time competing for talent. More is needed to educate and train in our sector and to attract more youth in our sector.”

He noted that it was not an easy task to find qualified engineers to work in various terminals.

And he affirmed that “more new millennials” should be involved in preparing the industry for the challenges 10 years away.

Concurring in this regard was Jim Quinn, President and CEO of Port Saint John. He indicated the port was already working on addressing the problem with education programs in local high schools.

In a related comment, Wayne Power, Group VP Transportation and Logistics Division of J.D. Irving Limited, declared: “There is a huge opportunity for schools to focus on logistics – the second largest growing field in the world today.”

Accelerating climate change

Widely anticipated was the business session on climate change and featuring the observations of David Phillips, a well-known face on Canada's Weather Network. He did not disappoint.

M. Phillips a commencé par dire qu'il y a longtemps, sa « première entrevue avec les médias avait porté sur l'ère glaciaire; aujourd'hui, on m'interroge sur la planète qui surchauffe ».

Aucune ville côtière ne peut être considérée comme totalement à l'abri du choc des conditions météo extrêmes. Un exemple frappant est celui de Miami, qui s'est lancée dans une course contre le temps pour réagir à l'élévation du niveau de la mer. Cette ville est aux prises avec de graves inondations, même en l'absence de pluie.

Bien que M. Phillips assure qu'au Canada « on n'entrevoit pas de Miami du Nord », il recommande une grande vigilance car « le passé n'est pas un guide pour l'avenir ».

« Pour les terminaux portuaires, les ports et les infrastructures maritimes, les stress environnementaux sont à la fois atmosphériques et océaniques. En plus ils viennent des deux côtés (terre et mer) ainsi que de toutes les menaces météorologiques imaginables. Parfois ces menaces sont aggravées par la montée du niveau de la mer, et pire encore, par les grandes marées. »

Mr. Phillips began by indicating that a long time ago his “first media interview was about the ice age cometh; now it's about the overheated planet.”

No coastal cities can be said to be totally immune from the shock of weather extremes. A dramatic current example is Miami, which is racing against time to keep up with sea-level rise. It is struggling with serious flooding, even when there is no rain.

While Mr. Phillips assured that “no Miami of the North” presently lies on the horizon in Canada, he recommended strong vigilance as “the past is no guide for the future.”

“For port terminals, harbours and marine infrastructure, environmental stresses are both atmospheric and oceanic (double whammy). And moreover, they come from both directions – seaward and over land as well as from every conceivable weather threat. And exacerbating some of those weather threats is the rise of sea level made worse at times by high tides.”

AVIS DE NOMINATION

L'Administration portuaire de Montréal (APM) est heureuse d'annoncer la nomination de monsieur **Ryan Dermody** au poste nouvellement créé de vice-président, Contrecœur. Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, Ryan Dermody chapeautera l'avancement et la réalisation du projet de nouveau terminal à conteneurs sur les terrains du Port de Montréal situés à Contrecœur, un grand projet qui permettra de soutenir la croissance du marché des conteneurs au Québec et dans l'est du Canada. Il est entré en poste le 30 juillet 2018.

Ryan Dermody possède une formation pluridisciplinaire acquise ici et à l'étranger dans les domaines des valeurs mobilières et de l'investissement, du milieu diplomatique, portuaire, politique et militaire. Il possède une expérience variée et une vaste connaissance des opérations portuaires, logistiques et de la chaîne d'approvisionnement, dans le montage de financement complexe et la gestion des relations avec les parties prenantes dans la réalisation de grands projets. Avant de se joindre à l'APM, il a été, entre autres, à l'emploi d'Investissement Québec à titre de directeur sénior pour les dossiers d'infrastructure dans les domaines énergétiques et de la logistique. La création de ce nouveau poste au sein de la haute direction de l'APM témoigne de l'envergure de ce vaste projet.

Exploité par l'APM, le Port de Montréal est le 2^e en importance au Canada et un centre de transbordement diversifié qui traite tous les types de marchandises : conteneurisées et non conteneurisées, vrac liquide et vrac solide. Seul port à conteneurs au Québec, il est un port de destination desservi par les plus grandes lignes maritimes au monde.



NOTICE OF APPOINTMENT

The Montreal Port Authority (MPA) is pleased to announce the appointment of Mr. **Ryan Dermody** to the newly created position of Vice-President, Contrecœur. In his new role, Ryan Dermody will spearhead and implement the MPA's major undertaking to develop the new container terminal project on Port of Montreal land in Contrecœur, a major project that will make it possible to support the growth of the container market in Quebec and Eastern Canada. He began his new duties on July 30, 2018.

Ryan Dermody has a multidisciplinary background acquired in Canada and abroad in the fields of securities and investment, diplomacy, port operations, politics and the military. He has broad experience and extensive knowledge of port, logistics and supply chain operations, of complex financing arrangements and of stakeholder relations management for major projects. Prior to joining the Montreal Port Authority, he was Investissement Québec's Senior Director for Infrastructure Projects in the energy and logistics fields. The creation of this new executive position at the MPA reflects the scope of this vast project.

Operated by the Montreal Port Authority (MPA), the Port of Montreal is the second largest port in Canada and a diversified transshipment centre that handles all types of goods: containerized and non-containerized cargo, liquid bulk and dry bulk. The only container port in Quebec, it is a destination port served by the largest shipping lines in the world.



Paula Smallwood/Port of Saint John

Weather guru Bruce Phillips urges vigilance on the impact of rising sea levels.

Bruce Phillips, météorologue réputé, souligne qu'il faut être vigilant face à la montée du niveau des mers.

«Quand vos ports ont été construits puis modernisés, personne ne parlait de changement climatique», a rappelé M. Phillips.

Il a fait remarquer que «pendant une grande partie des années 1950, 1960 et 1970, où furent construites la plupart de nos infrastructures actuelles, nous avons connu une période d'une remarquable stabilité climatique, hydrologique et environnementale. Il est vrai qu'à cette époque les extrêmes n'étaient pas plus prévisibles, mais au moins on pouvait les voir venir».

Conformément à la tendance mondiale, le climat canadien s'est réchauffé ces dernières années. C'est évident surtout dans l'Arctique, «où s'est produit un bouleversement culturel et écologique».

«Les très grands froids ont été moins nombreux, a déclaré M. Phillips, et les périodes de chaleur extrême en été ont été plus fréquentes et intenses.»

«Les experts en météorologie, a-t-il dit, s'attendent à ce que les jours de 30 degrés centigrades ou plus augmentent radicalement. Les villes qui ont eu 12 jours de temps chaud avant l'an 2000 pourraient voir les canicules doubler d'ici 2040 et quadrupler d'ici 2100.

«When your ports were first constructed and later modernized, considerations around climate change were non-existent,” Mr. Phillips recalled.

He noted that “for much of the 1950s, 1960s and 1970s, when most of our current infrastructure was being built, we were exposed to an era of remarkable climate and hydrologic or environmental stability. It is true that past extremes were not more predictable, but they were at least foreseeable.”

As part of a global trend, Canada in recent years has been warming up. This has been especially been evident in the Arctic “where there’s been a cultural and ecological upheaval.”

Whereas there have been fewer cold extremes, Mr. Phillips said there has been an increase in the frequency and severity of extreme heat periods in summer.

Weather experts, he said, expect days with temperatures above 30 degrees centigrade to rise dramatically. Cities with 12 hot days prior to 2000 could see heat wave conditions double by 2040 and quadruple by 2100.

À TOI DE LIVRER PAR NAVIRE!

- Des activités pédagogiques interactives
- Un guide pédagogique
- Des métiers et des carrières à découvrir

scienceenjeu.com/livreparnavire

LIVRÉ PAR NAVIRE

BROUGHT TO YOU BY SHIP!

- Interactive educational activities
- A teacher's guide
- Trades and careers to discover

gameforscience.com/broughttoyoubyship

JEU GRATUIT DISPONIBLE EN LIGNE ET SUR MOBILES (IOS ET ANDROID)

SODES

SCIENCE en JEU

crea

«Inverser l'action des gaz à effet de serre sur le réchauffement climatique, a précisé M. Phillips, nécessiterait une réduction de 60 % des émissions mondiales. Cela n'arrivera pas. Demain, l'approvisionnement énergétique mondial sera encore basé sur les combustibles fossiles, peu importe les mesures prises contre le changement climatique.

«L'industrie maritime, qui offre le mode de transport le plus écoénergétique, a fait beaucoup pour réduire son empreinte carbone, mais la partie la plus directement perceptible des émissions maritimes se situe dans les zones et villes portuaires.»

Selon M. Phillips, «une adaptation efficace (par les ports) au changement climatique exige de protéger des actifs que vous ne possédez ou ne gérez pas. Vous devez contacter d'autres intéressés et former des partenariats avec d'autres membres de la chaîne d'approvisionnement».

Mark Gillan, directeur d'ESI Solutions, Saint John (N.-B.), a lancé un message semblable, préconisant «un engagement global des parties prenantes et un soutien financier qui fasse partie intégrante de la réponse au changement climatique».

Prochain arrêt: le Port de Saguenay

La 61^e Conférence annuelle et l'Assemblée générale de l'AAPC auront lieu du 9 au 12 septembre 2019 au Port de Saguenay. Un cadre spectaculaire dans un port qui connaît des progrès inspirants. 

Reversing the effect of greenhouse gases on global warming, Mr. Phillips said, would require cutting global emissions by 60%. "That's not going to happen. Future global energy supply will be fossil fuel-based, independent of climate change actions."

The marine industry, the most energy-efficient mode of transport, has done much to reduce carbon footprint, Mr. Phillips said, but the "the most directly noticeable part of shipping emission takes place in port areas and port cities."

According to Mr. Phillips, "effective adaptation (by ports) to climate change depends on protecting assets you do not own or control. You must reach other and form partnerships with other members in the supply chain."

A similar message came from Mark Gillan, Director of ESI Solutions, Saint John, NB who called for "a holistic stakeholder engagement and financial support built into climate change response."

Next Stop: Port of Saguenay

The 61st annual ACPA conference and AGM will be hosted by the Port of Saguenay on September 9-12. A spectacular setting at a port where exciting new developments are taking place. 

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



**URGENCE
MARINE INC.**

**Immediate response 24/7
Call : 514.640.3138**



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

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



www.urgencemarine.com

Montreal (Quebec) Canada



WE KNOW WHAT POWERS YOU.

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

WINDSOR | SARNIA | HAMILTON | HALIFAX STERLINGFUELS.CA

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



Tom Peters

Le Port de Halifax vise les méga porte-conteneurs

L'Administration portuaire de Halifax (APH) a annoncé qu'elle prévoit agrandir son terminal de conteneurs de South End pour qu'il puisse accueillir simultanément deux porte-conteneurs surdimensionnés. L'APH considère comme «surdimensionné» tout porte-conteneurs ayant une capacité de 10 000 équivalents vingt pieds ou plus.

L'annonce ne surprend pas les observateurs, qui s'attendaient à ce que l'APH lance un projet de ce genre. Selon certaines rumeurs, l'APH envisageait de construire un super-terminal pour unir le terminal de South End, exploité par Halterm, et le terminal de Fairview Cove, exploité par Ceres. Les estimations pour ce projet variaient entre 800 millions et un milliard de dollars. J'imagine que c'était trop pour un port qui manutentionne moins de 600 000 EVP par an. D'autres idées et emplacements ont été considérés, même du côté de Dartmouth, mais les installations de South End se sont avérées les meilleures pour une solution rapide.

South End peut recevoir des navires ayant jusqu'à 18 000 EVP de capacité, mais le plus gros navire jusqu'à maintenant dépassait à peine les 10 000 EVP. Le terminal n'a pas de problèmes de profondeur, ni de tirant d'air. Et malgré ce que disent d'autres auteurs de propositions importantes touchant les terminaux à conteneurs, le Port de Halifax n'est pas congestionné. Le plus souvent, le temps de séjour des conteneurs à Halterm est inférieur à deux jours.

Port of Halifax takes aim at mega container ships

The Halifax Port Authority (HPA) has announced plans to extend its South End container terminal so it can handle two ultra-sized container ships simultaneously. The HPA's reference to ultra size is any container ship that has a capacity of 10,000 twenty-foot equivalent units (TEUs) or greater.

The announcement didn't come as a surprise as port watchers have been expecting the HPA to bring on a project to enhance the port's ability to handle the big ships. There had been rumours that the HPA was looking at building a super terminal to consolidate both the South End terminal, operated by Halterm, and the Fairview Cove terminal, operated by Ceres. Price tag estimates on that idea ran from \$800 million to a billion dollars. My guess is that was too pricey for a port that handles less than 600,000 TEUs annually. There were other ideas and sites considered, even on the Dartmouth side of the harbour, but the South End facility proved to be the best for a quick fix.

The South End terminal, at this point, can handle vessels up to 18,000 TEUs but the largest so far has been just over 10,000. It has the deep water and no air draft issues. And despite what some proponents of other major container terminal proposals say, Halifax is not congested. In the majority of cases container dwell times at Halterm are less than two days.



Artist rendering of the planned extension of Halterm terminal to handle two large container ships simultaneously.

Représentation artistique de l'agrandissement prévu d'un terminal du port de Halifax pour accueillir simultanément deux grands porte-conteneurs.

Prolongement du quai Halterm

Le prolongement de 130 mètres du quai Halterm ne sera que temporaire cependant. La présidente-directrice générale de l'APH, Karen Oldfield, souhaite qu'il soit complété en 2020. Selon elle, le temps presse car 70 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs atteindra 10 000 EVP ou plus d'ici 2021. La PDG croit que les navires de 10 000 à 14 000 EVP accosteront dans un proche avenir et que l'effet de cascade – les gros navires remplaçant les petits sur les routes commerciales – se produit très rapidement. L'APH financera à elle seule le projet de 30 à 35 millions de dollars.

Un observateur de l'industrie portuaire juge l'initiative de l'APH «plutôt prudente, compte tenu de tout ce qui se passe actuellement» – faisant allusion aux projets de terminaux pour conteneurs proposés à Saint John (N.-B.), Melford et Sydney (N.-É.) de même qu'à Québec et Montréal.

Cet observateur ajoute que même si Halifax va de l'avant avec son projet, «la croissance [du fret conteneurisé à Halifax] semble avoir ralenti, passant de près de 40 % ces deux dernières années à moins de 1 % pour les six premiers mois de cette année».

L'APH dit qu'elle doit améliorer son infrastructure pour rester compétitive. Le plan à long terme consiste à construire un deuxième terminal permanent au nord de l'installation exploitée par Halterm. Quand cela se fera-t-il? Tout dépend des marchés et de la demande. Le projet sera coûteux et, selon M^{me} Oldfield, l'APH aura besoin de partenaires financiers pour le réaliser. Il consiste à remplir les courbures au terminal Oceans et à construire un quai allant d'est en ouest jusqu'au bout des jetées actuelles. Le remblayage créerait des terrains pour l'infrastructure du quai, mais éliminerait certains postes d'amarrage qui sont parfois utilisés pour les navires de croisière lorsqu'ils sont plusieurs à visiter le Port en même temps. De nouveaux sites pour les navires de croisière seront donc nécessaires.

Aborder le problème de la circulation des camions

Même si le terminal de South End rapporte des millions de dollars à la ville et à la province, il a ses détracteurs, à cause du trafic de camions qu'il occasionne au centre-ville. Des milliers de camions traversent le centre du quartier des affaires pour sortir de la ville. Le problème perdure depuis des décennies.

Une étude datant de plusieurs années suggérait de construire une route pour poids lourds traversant la voie ferrée du CN qui sort de la ville. Le coût (énorme) était estimé à 220 millions de dollars. L'idée a été abandonnée et d'ailleurs, d'après ce que j'ai entendu à l'époque, elle n'intéressait guère le CN. On a également proposé de construire un troisième pont sur le Port de Halifax jusqu'à South End, et aussi de creuser un tunnel sous le Port. Aucun des deux projets n'a vraiment dépassé l'étape de la discussion.

L'APH affirme pourtant qu'elle travaille sur le problème des camions. Le CN a aménagé une rampe à Moncton où les marchandises venant de l'I.-P.-É. et du Nouveau-Brunswick à destination ou en provenance de Halifax peuvent être chargées sur des trains. On pense construire une rampe semblable dans le nord de la Nouvelle-Écosse.

Une autre initiative, selon M^{me} Oldfield, a été prise par l'APH et d'autres parties intéressées: recueillir des données et les partager «avec les camionneurs et les répartiteurs,

Extension of Halterm pier

However, the 130-metre extension of the Halterm pier will only be temporary. HPA President and CEO Karen Oldfield wants the extension operational in 2020. It's a timing issue as she anticipates that 70% of the world's container ship fleet will be 10,000 TEUs or greater by 2021. She says the shipping industry is telling her 10,000 to 14,000 TEU ships are on the near horizon and the "cascading" effect - big ships replacing smaller ships on trade routes - is happening very quickly. The HPA will fund the \$30 million to \$35 million project on its own.

One port industry observer calls the HPA's move "rather prudent, given everything else going on" - making reference to proposed container terminal projects in Saint John, NB; Melford and Sydney, NS; Quebec City and Montreal.

The observer also noted that even though Halifax is going ahead with the project, container cargo "growth seems to have slowed (in Halifax) from almost 40% the past two years to less than 1% for the first six months of this year."

The HPA says it has to upgrade its infrastructure if it wants to stay competitive. The long-term plan is to build a permanent second terminal north of the existing Halterm operated facility. When that actually happens will depend on markets and demand. That will be a costly venture and Ms. Oldfield says the HPA will need financial partners for that project. The plan is to fill in the harbour or cambers at Ocean Terminals and build the pier running east to west at the end of the present finger piers. The infilling would provide land for pier infrastructure but would eliminate some berths that are sometimes used for cruise ships when there are multi-cruise ship days. Therefore, new sites for cruise ships will be required.

Addressing truck traffic issue

But even though the South End terminal generates millions of dollars for the city and provincial economy, it has its critics because of the truck traffic it generates through the downtown district. Thousands of trucks move through the centre of the city's business district to exit the city. It's been an ongoing issue for decades.

There had been a study done many years ago that considered constructing a truck road through the CN rail cut leading out of the city. The estimated cost was a pricey \$220 million. The idea was dropped and from what I heard at the time, CN was also not very keen on that plan. There was also discussion at one point on building a third bridge over Halifax Harbour to the South End and also building a tunnel under the harbour. Neither really got by the discussion stage.

However, the HPA says it is working on the truck issue. CN opened a new ramp in Moncton where cargo from PEI and NB headed to or from Halifax can be loaded onto rail there. There are thoughts of a similar ramp in the northern region of Nova Scotia.

Another move, says Ms. Oldfield, is the HPA and its stakeholders, have been collecting and sharing data "with truckers and dispatchers and this has been, to



HPA

The Port of Halifax is now receiving container vessels with capacities above 10,000 TEUs on a regular basis.

Le port de Halifax reçoit régulièrement des porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 10 000 EVP.

données qui jusqu'ici portent sur les terminaux. Nous allons maintenant sur huit autres sites pour suivre les déplacements des camions, etc. Avec cette analyse, nous pouvons dire en temps réel si c'est le bon moment de se rendre au terminal.»

Halterm a également amélioré ses heures d'accès pour les camions, «ce qui a eu un effet positif sur le trafic au centre-ville, et nous continuons à examiner s'il est possible de construire un terminal à l'extérieur du Port. Il y a un site hors de la ville qui a du potentiel», ajoute M^{me} Oldfield. L'APH examine également la possibilité d'une cour centrale pour les conteneurs vides.

Interrogé sur ses projets pour répondre à ses besoins d'équipements possibles (grues, tracteurs, etc.) pour prolonger le quai, Halterm a refusé de commenter. Comme pour le terminal de Fairview Cove, exploité par Ceres, il n'est pas prévu à ce stade d'améliorer cette installation, déclare M^{me} Oldfield.

Je suis sûr toutefois que beaucoup de gens contestent la stratégie d'agrandissement de l'APH. Il y a un trafic total d'environ deux millions d'EVP par an dans les ports du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. On compte maintenant six projets majeurs de terminaux à conteneurs dans ces trois provinces. Ajoutons à cela que le relèvement du pont Bayonne à New York permet désormais aux navires de 18 000 EVP de passer sous la travée, ce qui rend la *Big Apple* beaucoup plus attrayante et accessible aux propriétaires de cargaisons. Et n'oublions pas les effets à long terme des tarifs du président Trump sur les volumes de fret.

Il sera intéressant de voir à quoi tout cela aboutira d'ici trois à cinq ans. Ces projets seront-ils tous durables? Certains seront-ils abandonnés? L'expansion de Halifax attirera-t-elle un plus grand nombre d'entreprises ou permettra-t-elle simplement au Port de «tenir la meute à distance» et de préserver ses acquis? **M**

date, terminal based. We are now going to eight other sites where we can track truck movements etc. and with that analysis we can tell, in real time, if it is a good time to head to the terminal.”

Halterm has also enhanced its truck gate hours which “has been positive on downtown traffic and we are continuing to chase down the possibility of an inland yard (terminal). There is a site outside of the city, that has potential,” Ms. Oldfield added. The HPA is also looking at a central yard for empty containers.

Halterm was asked to talk about its plans about possible equipment requirements, such as cranes, tractors, etc. to support the pier extension but declined to comment. As for the Fairview Cove terminal, operated by Ceres, there are no plans at this point to upgrade that facility, said Ms. Oldfield.

But I am sure there are many who question the HPA extension strategy. There are approximately two million TEUs in total moving annually over ports in Quebec, New Brunswick and Nova Scotia. There are now six major container terminal projects on the books in those three provinces. Add to that the fact that the raising of the Bayonne Bridge in New York now allows for 18,000 TEU ships to pass under the span, rendering the Big Apple much more attractive and accessible to cargo owners. And let's not forget what long term impacts Trump's tariffs may have on cargo volumes.

It will be interesting to see how this all plays out over the next three to five years. Will all of these projects be sustainable? Will some of these projects be dropped? Will Halifax's expansion attract more business or just allow the port to keep the dogs at bay and just maintain what it has? **M**

NEXT PHASE OF EXPANSION *ANNOUNCED*

**The Prince Rupert gateway
anchors the West Coast's most
efficient trade lane.**

Following the completion of DP World's Fairview Terminal Expansion in 2017, the Port of Prince Rupert and DP World have agreed on terms of a project development plan outlining the next phase of expansion that will increase the capacity of the terminal from 1.35M to 1.8M TEUs by 2022

@ R U P E R T P O R T



**PORT OF
PRINCE RUPERT**

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



Colin Laughlan

PSA améliore considérablement les perspectives de la chaîne d'approvisionnement mondiale du terminal Ashcroft

La nouvelle que PSA International, basée à Singapour, avait acquis une participation majoritaire dans le terminal Ashcroft, entreprise familiale plutôt modeste située à 350 kilomètres du Port de Vancouver, crée un emballement dans l'industrie depuis le milieu de l'été. Les fonds et les ressources du Groupe PSA pourraient positionner les opérations de transport de fret de Vancouver dans un nouveau contexte mondial et changer la donne pour la chaîne d'approvisionnement internationale du Canada. Appelée la Port of Singapore Authority avant sa privatisation en 1997, PSA est aujourd'hui l'une des plus grandes sociétés de terminaux portuaires du monde.

Le terminal Ashcroft appartient à la famille Landucci de Colombie-Britannique, qui a longtemps considéré le site comme un port sec idéal pour accélérer le transit des marchandises dans les terminaux océaniques de Vancouver. Le terminal occupe un plateau aride dans le paysage désertique du centre-sud de la province qui, par sa configuration, semble prédestiné à sa vocation actuelle: servir

PSA significantly enhances global supply chain perspectives of Ashcroft Terminal

The stunning news that Singapore-based PSA international had taken a controlling stake in Ashcroft Terminal, a relatively small family-owned operation about 350 kilometres inland from the Port of Vancouver, has set the industry abuzz since mid-summer. The deep pockets and resources of the PSA Group could position Vancouver's cargo operations in a new global context and serve as a game-changer for Canada's international supply chain. Formerly the Port of Singapore Authority before its privatization in 1997, PSA is now one of the largest port terminal companies in the world.

Ashcroft Terminal is owned by British Columbia's Landucci family who have long envisaged the site as an ideal dry port location to expedite cargo throughput for Vancouver's ocean terminals. It sits on a barren plateau in the desert landscape of British Columbia's south-central interior where physical geography seems to have decreed the location for its current purpose as a transload and distribution facility in Canada's Asia-Pacific corridor.

The Ashcroft Terminal is situated some 350 kms inland from the Port of Vancouver.

Le terminal Ashcroft est situé à environ 350 km à l'intérieur à partir du port de Vancouver.



Ashcroft Terminal

d'installation de transbordement et de distribution dans le corridor Asie-Pacifique du Canada.

Pourtant le site de 320 acres est resté largement sous-utilisé, bien qu'il soit un nœud de transport naturel. Il est facilement accessible depuis les principales autoroutes du Canada et de la province, où les chemins de fer du CN et du CP traversent la seule propriété privée entre les Rocheuses et Vancouver. Au début de cette année, Ashcroft a annoncé un projet de construction de 28 millions de dollars pour une nouvelle installation de stockage et une voie ferrée supplémentaire, grâce à un octroi fédéral de 9,2 millions de dollars.

Avoir attiré un partenaire mondial tel que PSA exige cependant une explication plus complète. «Nous avons reconnu que notre petite entreprise familiale ne pouvait pas réussir seule et que nous devons inviter à la table des experts de calibre mondial», a expliqué Kleo Landucci au cours d'une entrevue récente. Dans le nouveau partenariat, M^{me} Landucci laisse son titre de directrice générale pour celui de déléguée commerciale en chef. Elle occupera également l'un des deux postes au conseil d'Ashcroft avec son père Robert, auparavant président et chef de la direction de la société. Pour les autres fonctions supérieures, PSA assurera les nominations aux postes de PDG, de directeur financier et de directeur de l'exploitation, ainsi qu'aux trois autres postes au conseil.

Kleo Landucci considère que le partenariat «maximisera» Ashcroft

«Regarder la chaîne d'approvisionnement du point de vue du Canada et du point de vue du monde augmentera la portée et la profondeur de notre vision, et maximisera ce que nous pouvons faire à Ashcroft», poursuit M^{me} Landucci d'une voix enthousiaste, avant d'ajouter ces mots qui me laissent sur mon appétit: «Mais nous ne sommes pas encore en mesure de publier ces détails.»

Alors, à mi-chemin de ma chronique, je suis forcé de formuler mes propres hypothèses. Je pense d'abord à cette société appelée CrimsonLogic, filiale de PSA qui appartient également en partie au gouvernement de Singapour. CrimsonLogic a construit le premier guichet unique du monde, qui a été mis en service aux douanes singapouriennes en 1989. Elle a depuis développé pour plusieurs pays des applications de facilitation des échanges et de sécurité des données pour les systèmes mixtes privé-public, dont le système canadien WebCustoms servant à contrôler le fret routier acheminé par camion à la frontière canado-américaine.

CrimsonLogic exploite également Global eTrade Services (GeTS), qui compte plus de 4 000 utilisateurs localisés surtout dans son écosystème asiatique. En avril dernier, PSA et GeTs Asia Pte ont lancé leur plateforme CALISTA (Cargo Logistics Inventory Streamlining and Trade Aggregation), guichet unique numérique permettant l'intégration internationale des processus physiques, réglementaires et financiers pour une orchestration transparente de la chaîne logistique.

J'ai parlé avec Jonathan Koh, consultant en facilitation des échanges basé à Singapour et ancien employé de Crim-

Yet, Ashcroft's 320-acre site has remained largely underutilized despite being a natural transportation node. It is closely accessible from the trans-Canada and B.C.'s major interior highways, and where both CN and CP railroad lines traverse the only privately-owned terminal property between the Rockies and Vancouver. Earlier this year, Ashcroft announced a \$28-million construction project for a new storage facility and additional rail track with a \$9.2 million federal government contribution, signalling its imminent growth as a transload hub. But attracting a global partner like PSA calls for a fuller explanation.

“We recognized that as small family owned business we weren't able to do it all alone, and we needed to bring global expertise to the table,” explained Kleo Landucci in a recent interview. In the new partnership Ms. Landucci's title changes from Managing Director to Chief Commercial Officer. She will also hold one of Ashcroft's two board positions along with her father Robert, previously the company's President and CEO. The C-suite will be rounded out with PSA appointments filling the roles of CEO, CFO, and COO, and the remaining three board positions.

Kleo Landucci sees partnership “maximizing” Ashcroft

“It will bring the reach and the depth of looking at the supply chain from Canada to the world, and the world to Canada, and maximizing what we can do at Ashcroft,” continued Ms. Landucci, her voice rising excitedly, then suddenly leaving me hanging in suspense, “but we're not in a position to release those details yet.”

So, half way through my column I am forced into my own speculation. Let's start with a company called CrimsonLogic, a PSA subsidiary which is also owned in part by the Singapore government. CrimsonLogic built the world's first Single Window which it has maintained for Singapore Customs since 1989. It has since developed trade facilitation and data security applications for business-to-government systems in several countries includ-

ing Canada's WebCustoms for highway cargo trucked across the Canada-US border.

CrimsonLogic also operates Global eTrade Services (GeTS) with over 4,000 users primarily in its Asian ecosystem. In April this year PSA and GeTs Asia Pte. launched their CALISTA (Cargo Logistics Inventory Streamlining and Trade Aggregation) platform, a digital one-stop-shop enabling international integration of physical, regulatory and financial processes for seamless supply chain orchestration.

I spoke with Jonathan Koh, a Singapore-based trade facilitation consultant formerly employed by CrimsonLogic. “While there, I was transferred to



Kleo Landucci extols supply chain benefits.

Kleo Landucci vante les avantages de la chaîne d'approvisionnement.

Ashcroft Terminal

sonLogic. «Là-bas, dit-il, j'ai été transféré chez GeTS en tant que directeur des produits. Toute cette connectivité commerciale internationale, c'était mon bébé», a déclaré M. Koh, ajoutant: «PSA est puissante en Asie. Elle possède des terminaux en Corée, à Hong Kong et dans les principaux ports de Chine, ainsi qu'à Singapour et dans les pays de l'ANASE. Au Canada, elle est particulièrement importante, maintenant qu'elle a des liaisons ferroviaires avec le Canadien National et le Canadien Pacifique, qui lui donnent accès à l'arrière-pays et au-delà par le biais de PSA. C'est exactement ce que font valoir le CN et le CP quand ils disent qu'ils peuvent transporter les produits des entreprises jusqu'à la côte Est.»

Peu après l'annonce d'Ashcroft au Canada, le Groupe PSA a rendu public un investissement en Asie «pour exploiter et codévelopper le plus grand réseau ferroviaire intérieur de Chine pour une intégration plus étroite avec les opérations portuaires».

Voilà qui est intéressant; mais ce qui l'est bien plus encore, c'est la phrase suivante: «Plus récemment, PSA a acquis 60 % du terminal Ashcroft, une installation portuaire intérieure située à l'est du Port de Vancouver.» En mai dernier, Singapour a réaffirmé son engagement de 2017 à soutenir ses relations avec la Chine comme plaque tournante régionale majeure reliant les pays à l'initiative chinoise «La ceinture et la route». On peut donc se demander si le partenariat PSA-Ashcroft n'est pas, pour le Canada, quelque chose de beaucoup, beaucoup plus gros qu'on pense. **ML**

GeTS as the product director,” Mr. Koh told me. “All that international trade connectivity, that was my baby,” he said, adding: “PSA is strong on the Asia side. It has terminals in Korea, Hong Kong, and in the key ports in China as well as Singapore and ASEAN countries. In Canada it is especially important now that they have rail connection with Canadian National and Canadian Pacific, so they will give access to the hinterland and beyond through PSA. This is exactly what CN and CP are pitching – that they can connect supply from companies right to the east coast.”

Shortly after the Ashcroft announcement in Canada, the PSA Group announced an Asian investment “to operate and co-develop China’s largest inland railway network for closer integration with port operations.”

That’s interesting, but even more interesting was the sentence that followed: “More recently, PSA acquired 60 % of Ashcroft Terminal, an inland port facility east of the Port of Vancouver.” This past May, Singapore reaffirmed its 2017 pledge to support its ties to China as a major regional hub connecting countries to China’s global Belt and Road initiative. One has to wonder if the PSA-Ashcroft partnership is not, for Canada, something much, much bigger. **ML**

From Products to a Smart Marine Ecosystem



Our evolution from today takes us from a product and total solutions supplier to leading the industry transformation towards a Smart Marine Ecosystem. Our Smart Marine vision is about efficient use of resources, least climate impact and highest safety. Our purpose is to enable sustainable societies with smart technology. Join us as we step into the future.



WE KEEP MOVING YOU

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

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



Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**



Bruce Barnard

La croissance d'Anvers augmente ses besoins de capacité

La concurrence s'intensifie sur tout l'axe Le Havre-Hambourg, principalement à Anvers, en butte à plusieurs difficultés qui risquent de lui faire perdre son titre de deuxième pôle de transport conteneurisé en Europe.

Le port belge est en plein essor depuis plusieurs années, au point qu'il a délogé Hambourg de la deuxième place et réduit l'écart avec Rotterdam, accumulant les records en termes de trafic trimestriel et annuel.

La situation a changé l'an dernier quand Rotterdam a accru son avance sur ses rivaux belge et allemand, en grande partie grâce à la refonte des réseaux des trois principales alliances dans le transport conteneurisé.

Le trafic du port néerlandais a augmenté de 10,9 % en 2017 pour atteindre 13,7 millions d'EVP, dépassant Anvers qui a progressé de seulement 4,1 % à 10,45 millions d'EVP, malgré un bond de 11,6 % de son trafic nord-américain – tandis que Hambourg a encore reculé avec un volume en baisse de 1 % à 8,8 millions d'EVP.

Anvers a rebondi cependant, dépassant son voisin néerlandais au premier semestre de cette année avec un trafic en hausse de 8,3 % à 5,58 millions d'EVP – le trafic nord-américain ayant augmenté encore plus (10,3 %) – alors que Rotterdam était en hausse de 6,2 % à 7,08 millions d'EVP.

Le port belge avait réussi à surmonter l'inconvénient de son emplacement à l'intérieur du pays, mais il en paye aujourd'hui le prix car il manque de capacité pour suivre le rythme actuel de croissance du volume de conteneurs.

«Les chiffres de croissance confirment notre rôle d'acteur mondial de premier plan et démontrent l'attrait toujours réel du Port», a déclaré Jacques Vandermeiren, PDG de l'Autorité portuaire. «Mais ils confirment aussi les

CEO Jacques Vandermeiren drawing up strategic response of the big Belgian port to capacity and Brexit challenges.

Jacques Vandermeiren, PDG du port d'Anvers, expose la réponse stratégique du grand port belge aux défis que lui posent la capacité et le Brexit.

Antwerp's growth increases capacity demands

Competition is heating up across the Le Havre-Hamburg port range with the focus on Antwerp as it confronts several challenges to its ranking as Europe's second largest container hub.

The Belgian port has been on a roll for several years, ousting Hamburg from second spot, and then closing the gap with top ranked Rotterdam as it posted a run of record quarterly and annual traffic figures.

The situation has changed over the past year as Rotterdam lengthened its lead over its Belgian and German rivals thanks largely due to the revamped networks of the three leading container carrier alliances.

The Dutch port's traffic surged 10.9 percent in 2017 to 13.7 million TEU, outpacing Antwerp which grew by a modest 4.1 percent to 10.45 million TEU – though its North America traffic jumped 11.6 percent – while Hamburg slipped further behind with volume down one percent at 8.8 million TEU.

Antwerp has bounced back, however, outpacing its Dutch neighbour in the first half of this year with traffic jumping 8.3 percent to 5.58 million TEU – with North America volume again growing faster at 10.3 percent – while Rotterdam was up 6.2 percent at 7.08 million TEU.

But the Belgian port, which has successfully overwhelmed the disadvantage of its inland location, is



prévisions précédentes selon lesquelles nous atteindrons bientôt notre capacité maximale de conteneurs. Durant la période écoulée, nous avons largement dépassé le niveau optimal d'utilisation des terminaux situés en aval des écluses, ce qui risque de nuire à leur efficacité. Nous continuerons donc de privilégier l'acquisition d'une capacité supplémentaire et commercialement utile de réception des conteneurs en aval des écluses.»

L'augmentation annuelle du trafic de conteneurs «confirme non seulement le besoin de capacité supplémentaire, mais indique clairement que notre limite de capacité opérationnelle sera bientôt dépassée et qu'un accroissement de la capacité de manutention des conteneurs s'imposera bien plus tôt que prévu».

Accroître la capacité de manutention des conteneurs est assez simple, mais le Port admet dans son récent plan d'affaires qu'il «sera de plus en plus confronté à ses limites matérielles». Le PDG ajoute cependant: «Il reste encore des possibilités de croissance.»

En plus d'étendre ses installations pour conteneurs, Anvers prévoit développer une collaboration «intensive» avec son voisin, le port côtier belge de Zeebrugge.

Défis posés par Hambourg

Pendant ce temps Anvers, deuxième port européen pour conteneurs, doit faire face à deux nouveaux défis de la part de Hambourg, qui pourraient bientôt augmenter considérablement le trafic du port allemand, après deux changements extrêmement positifs survenus fin août.

La première bonne nouvelle a été l'annonce que THE Alliance, comprenant Hapag-Lloyd, Yang Ming et ONE [Ocean Network Express], la co-entreprise japonaise regroupant K-Line, NYK et MOL, prévoit fin 2018 déplacer la base allemande de son réseau transatlantique de Bremerhaven au terminal CTA de Hambourg, qui gère déjà l'un des services de Hapag-Lloyd au Canada.

Selon Alphaliner, analyste de l'industrie, les quatre services transférés à Hambourg retrancheront environ 500 000 EVP (soit 9 %) du trafic annuel de Bremerhaven, le nouveau port allemand de transbordement de conteneurs de THE Alliance pour l'Amérique du Nord.

Et un jour à peine après que Hambourg eut annoncé une baisse de son trafic au premier semestre, creusant l'écart avec Rotterdam et Anvers, le port allemand obtenait finalement le feu vert (après 16 ans de batailles judiciaires avec des militants écologistes) pour draguer l'Elbe, son canal de navigation de 60 km vers la Mer du Nord, ce qui lui permettra de gérer de façon ininterrompue les plus grands porte-conteneurs du monde.

Une fois le dragage terminé, les navires pourront transporter environ 1 800 conteneurs de plus par escale et l'Elbe sera navigable dans les deux directions pour les méga-navires, sans les restrictions existantes.

Cela constitue une menace pour Anvers qui, il y a quelques années, avait également dragué les fonds marins pour être en mesure d'accueillir les porte-conteneurs géants, mais doit aujourd'hui faire face à la concurrence de la porte d'entrée de conteneurs du pays le plus prospère d'Europe et affichant le plus important surplus commercial du monde.

Pour l'instant, Anvers se concentre sur des problèmes immédiats comme la congestion des voies fluviales par les

payant un prix pour sa réussite car il est en train de s'épuiser en capacité pour suivre le rythme de la croissance actuelle du volume des conteneurs.

«The growth figures confirm our role as a leading world player and demonstrate the continuing attractiveness of the port», said Port Authority CEO Jacques Vandermeiren. «But they also confirm the previous forecasts that we will soon reach our maximum container capacity. During the past period we have well exceeded the optimum utilisation level for terminals below the locks, which can have a negative impact on efficiency. We will therefore continue to emphasise the importance of having additional and commercially useful container capacity below the locks.»

The yearly increases in container traffic «not only confirm the need for additional capacity but also make it clear that the operational capacity limit will soon be exceeded and that an expansion in container handling capacity will become necessary much sooner than originally planned.»

Expanding its container capacity is pretty straightforward, but the port admits in its recent business plan that it will «be increasingly confronted with its physical boundaries» though «there are still possibilities for growth.»

Apart from growing its container facilities, Antwerp plans to develop «intensive» collaboration with its neighbouring Belgian coastal port of Zeebrugge.

Challenges from Hamburg

Meanwhile, Antwerp's ranking as Europe's second largest container hub faces a couple of new challenges from Hamburg which has the potential to significantly increase its traffic in the near future in the wake of two extremely positive developments in late August.

The first good news was the announcement that THE Alliance, comprising Hapag-Lloyd, Yang Ming and ONE [Ocean Network Express], the Japanese joint venture between K-Line, NYK and MOL, plans to shift the German base of its Trans-Atlantic network from Bremerhaven to Hamburg's CTA terminal, which already handles one of Hapag-Lloyd's Canada services, in the fourth quarter of 2018.

The four services transferring to Hamburg will remove around 500,000 TEU of annual traffic, some nine percent of Bremerhaven's throughput, to THE Alliance's new German container gateway to North America, according to industry analyst Alphaliner.

And just a day after Hamburg reported a dip in its first half traffic that widened the gap with Rotterdam and Antwerp, it finally got the legal go-ahead, after sixteen years of court battles with militant environmentalists, to deepen the river Elbe, its 38 mile navigation channel to the North Sea, which will enable it to handle the world's largest container vessels around the clock.

After the dredging is completed ships will be able to transport around 1,800 more containers per call and the Elbe will be navigable for mega-vessels in both directions without the existing restrictions.

And this is a threat to Antwerp, which also deepened its access to the open sea to handle the largest container vessels some years ago, but now faces competition from

péniches. Ce phénomène s'est aggravé cet été à cause de la vague de chaleur en Europe, qui a fait baisser les eaux du Rhin – la plus grande voie navigable intérieure du continent – à des minimums records.

La congestion, qui a entraîné des retards allant jusqu'à 48 heures en août et a incité les exploitants de péniches à imposer des surtaxes sur les conteneurs, est due surtout au fait que les porte-conteneurs géants ne sont pas arrivés à temps. Il s'agit d'un sérieux échec pour Anvers car les péniches représentent environ 40 % de la circulation intérieure. La seule «bonne» nouvelle est que Rotterdam a également souffert de la congestion due aux péniches, qui transportent environ 45 % des conteneurs à destination et en provenance des marchés de l'arrière-pays.

Le facteur Brexit

Anvers et la plupart de ses rivaux d'Europe du Nord doivent cependant affronter un problème encore plus pressant: le Brexit ou sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, qui aura lieu le 29 mars 2019 et inquiète tout le continent, en particulier les régions côtières du nord.

«Le Royaume-Uni est un marché extrêmement important pour le Port d'Anvers, générant un volume de fret annuel de plus de 14 millions de tonnes. Malheureusement, notre commerce avec le Royaume-Uni a chuté de 8 % l'an dernier [2017], sans doute en raison de l'incertitude entourant le Brexit », selon le PDG Jacques Vandermeiren.

Craignant que le Royaume-Uni claque la porte sans d'abord conclure un accord avec l'Union européenne, ou qu'il adopte pour le Brexit la ligne dure impliquant sa sortie de l'union douanière et du marché unique de l'UE, Anvers a récemment nommé un représentant dans ce pays – son troisième partenaire commercial.

Le gouvernement belge a mis en garde Anvers et Zeebrugge, ainsi que le milieu des affaires, contre «toute une série de problèmes potentiels» liés au Brexit.

Le Port d'Anvers, cependant, a déjà relevé des défis et devrait être assez combattif pour en relever d'autres. **M**

the container gateway to Europe's leading economy that boasts the world's largest trade surplus.

But right now Antwerp is focusing on more immediate problems, notably a more than a year long congestion of barges that worsened over the summer due to a heat wave across Europe that drove water levels on the river Rhine, the continent's largest inland freight waterway, to record low levels.

The congestion, which resulted in delays of up to 48 hours during August and prompted barge operators to impose surcharges on containers, is largely due to mega container ships failing to arrive on schedule. It is a major setback for Antwerp as barges account for around forty percent of its inland traffic movements. The only "good" news is that Rotterdam has also suffered from congestion of barges which transport approximately forty five percent of containers to and from its hinterland markets.

The Brexit factor

But there's an even more pressing problem facing Antwerp and many of its north European rivals – Brexit, the UK's exit from the European Union on March 29, 2019, that has sparked uncertainty across the continent, particularly its northern waterfront.

"The UK is an extremely important market for the port of Antwerp, generating an annual freight volume of more than fourteen million tonnes. Unfortunately there was a drop of eight percent in our trade with the UK last year [2017], probably due to the uncertainty surrounding Brexit," according to CEO Jacques Vandermeiren.

Amid fears the UK will crash out of the EU without a deal or strike a "hard" Brexit involving departure from the bloc's customs union and single market, Antwerp recently appointed a representative in the country - its third largest trading partner.

The Belgian government has warned Antwerp and Zeebrugge, along with the business community, face "an array of potential problems" from Brexit.

Antwerp has, however, overcome challenges in the past, and the feisty port is expected to do so in the future. **M**

*Stunning headquarters
of the Port of Antwerp,
second largest in Europe.*

*Vue du siège social
spectaculaire du port
d'Anvers, le deuxième
plus grand d'Europe.*



APA



Paul Beesley

Naviguer dans le passage du Nord-Ouest: inoubliable!

L'Arctique est un endroit merveilleux. Si vous n'y êtes jamais allé, vous pourriez faire le voyage, une seule fois, pour voir ce que la plupart des Canadiens n'ont jamais vu. Les paysages sont impressionnants, les scènes marines avec leurs glaces sont à couper le souffle et les habitants de l'Arctique possèdent, à bien des égards, une culture très différente de celle qu'on trouve «dans le Sud».

L'été dernier, j'ai été engagé par contrat pour fournir des services de navigation sur glace à bord d'un yacht dont le propriétaire voulait franchir le passage du Nord-Ouest. Malheureusement, l'état des glaces nous a empêchés de compléter le trajet.

Plus la concentration de glace diminue dans l'Arctique, plus on voit de bateaux de plaisance s'y aventurer. La concentration de glace varie chaque été; certaines années elle est suffisamment faible pour faciliter la navigation, d'autres années elle est beaucoup plus forte, ce qui rend la navigation plus difficile et dangereuse.

An awesome pleasure craft journey in the Northwest Passage

The Arctic is a wondrous place. If you have never been, you might want to make the journey, just once, to see what most Canadians never get to see. The landscapes are awe inspiring, the seascapes with their ice are formidable and the people who inhabit the Arctic possess, in so many ways, a vastly different culture from what you find in "the South".

This past summer, I was contracted to provide Ice Navigation services on a yacht whose owner wanted to attempt a transit of the NWP. Sadly, we were not able to complete this transit due to ice conditions.

As the concentration of ice in the Arctic continues to decline more and more pleasure craft are visiting. Ice concentrations vary each summer; some years low enough to make for easy transits and other years much higher, which makes for more difficult and dangerous attempts.

Master Mariner Paul Beesley, a certified ice navigator, shares a recent engrossing experience in the Northwest Passage.

Le capitaine au long cours Paul Beesley, officier certifié de navigation dans les glaces, raconte l'expérience captivante qu'il a vécue récemment dans le passage du Nord-Ouest.



During the summer shipping season, Canadian-flag vessels provide vital SeaLift supplies to Arctic communities.

Pendant la saison de navigation estivale, des navires battant pavillon canadien assurent un service vital : le ravitaillement par mer des communautés de l'Arctique.

Ship photos by Paul Beesley



Contrairement aux navires commerciaux, les bateaux de plaisance ne sont pas classés selon leur degré de résistance aux glaces et sont très exposés aux dommages causés au gouvernail, à l'hélice, à la coque et aux stabilisateurs. Ils ne peuvent pas non plus suivre les brise-glaces sur le passage qu'ils ouvrent, à cause de la quantité et de la grosseur des glaces laissées dans leur sillage.

La majorité des capitaines et des seconds à bord des yachts sont habitués aux climats plus chauds et n'ont aucune idée des défis que la glace peut présenter. L'équipage du yacht sur lequel j'ai travaillé avait suivi deux jours de formation chez Falck Safety Services, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, pour se familiariser avec le Nord. Ses membres ont appris à gonfler et à utiliser un radeau de sauvetage dans les vents, les vagues, la pluie et l'obscurité de la piscine, tout en portant des combinaisons de survie correctement enfilées. Cette formation a sensibilisé l'équipage aux difficultés et aux dangers de la navigation dans l'Arctique.

Les yachts de plus de 500 tonnes doivent se présenter au NORDREG, l'entité chargée de l'immatriculation des navires de la Garde côtière. L'organisme respecte pleinement la plupart des normes de la Convention SOLAS (Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer), bien qu'il s'occupe uniquement des bateaux de plaisance. Il embauche un officier de navigation dans les glaces certifié pour répondre aux exigences des assureurs et à la réglementation canadienne.

Les petits bateaux de plaisance échappent à la réglementation régissant les eaux arctiques. Ils naviguent un peu partout sans beaucoup de communications et

Unlike commercial ships, pleasure craft do not have any ice class characteristics, are very susceptible to rudder, propeller, hull and stabilizer damage. They also cannot follow icebreakers along a track through the ice due to the amount and size of ice left in the wake of the icebreaker.

The majority of yacht captains and mates are veterans of warmer climates and have no idea of the challenges ice can present. To familiarize the crew of the yacht on which I worked, they went through two days of training at Falck Safety Services in Dartmouth, NS. They experienced how to inflate and board a life raft in the winds, waves, rain and darkness of the facility's pool, while wearing properly donned survival suits. This training heightened the crew's awareness of how difficult and dangerous the Arctic can be.

Yachts over 500 tons are required to report to Nordreg, the Coast Guard's vessel registration entity. They are often fully compliant with SOLAS (International Convention of Safety of Life at Sea) despite being classified as pleasure craft. They hire a certified ice navigator to meet the requirements of their underwriters and Canadian regulations.

Smaller pleasure craft do not come under the regulations that govern Arctic waters. They wander about without much communication and may, at times, find themselves at great risk of damage and immobility. In these cases, they put a tremendous strain on Search and Rescue (SAR) resources in the Arctic.

We used Canadian Ice Service daily charts to determine the best paths. This summer was a challenge.

A sailboat hit ice and sank after ignoring advice from the Canadian Coast Guard not to transit the NWP due to ice conditions.

Un voilier a heurté des glaces et a coulé après avoir négligé le conseil de la Garde côtière canadienne de ne pas se risquer dans le passage du Nord-Ouest.

Shipphotos by Pawul Beesley



s'exposent parfois à de grands risques de dommages et de panne. Ils imposent alors une pression énorme aux effectifs de recherche et de sauvetage (SAR) dans l'Arctique.

Nous avons utilisé les graphiques quotidiens du Service canadien des glaces pour déterminer les meilleurs trajets. La météo a été mauvaise cet été. Le 18 août, la Garde côtière canadienne a avisé les bateaux de plaisance de ne pas s'aventurer en mer en raison de l'état des glaces.

Hélas! un voilier qui avait négligé ce conseil a heurté des glaces et a coulé! Tous à bord, heureusement, ont survécu.

Voici le message important que la GCC a promulgué: «En raison des concentrations de glace plus élevées que la normale dans les eaux arctiques canadiennes au nord du 70° degré, la Garde côtière canadienne recommande que les embarcations de plaisance ne naviguent pas dans la mer de Beaufort, Barrow, Peel Sound et Franklin. Les brise-glaces de la GCC ne peuvent pas escorter les embarcations de plaisance en toute sécurité. Les exploitants d'embarcations de plaisance qui envisagent un passage dans le nord-ouest devraient également tenir compte du risque de devoir hiverner dans un refuge arctique ou en cas d'urgence, évacuer des navires encombrés. La sécurité des marins est notre principale préoccupation.»

Comme de nombreuses revendications territoriales autochtones dans l'Arctique ont été réglées, les habitants ont beaucoup plus de pouvoir sur leurs terres, y compris sur le choix des visiteurs et sur les endroits où ils peuvent accoster. Ils ont également beaucoup plus d'autorité pour obliger les touristes à ne pas déranger la faune et à se tenir aussi loin que possible du danger (pensez aux ours polaires).

Ravitaillement par mer des communautés de l'Arctique

Chaque année de juin à octobre, un certain nombre de navires participent à des opérations de ravitaillement dans

On August 18, the Canadian Coast Guard advised pleasure craft not to attempt a transit due to ice conditions.

Alas, one sailboat ignored this advice. It hit ice and sank! All on board fortunately survived.

Here is the important message CCG had promulgated: "Due to heavier than normal ice concentrations in the Canadian arctic waters north of 70 degrees, the Canadian Coast Guard, recommends that pleasure craft do not navigate in the Beaufort Sea, Barrow, Peel Sound, Franklin Strait and Prince Regent. CCG icebreakers cannot safely escort pleasure craft. Operators of pleasure craft considering a northwest passage should also consider the risk of having to winter in a safe haven in the Arctic, or in the case of an emergency, be evacuated from beset vessels. Safety of mariners is our primary concern."

Many indigenous land claims in the Arctic have been settled and, as a result, have given the inhabitants much more authority over their land, including who can visit and where the visitors are allowed to land. They also have much more power to ensure wildlife is not disturbed by tourists and that those tourists are kept as far from danger as possible (think polar bears).

Arctic SeaLift vessels supply communities

Each year a number of ships take part in the Arctic SeaLift between June and October. Most of these are the Canadian-flagged vessels of Groupe Desgagnés and Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS).

Much of the material that is transported north is loaded in St. Lawrence region ports and offloaded at the various communities. Using ships is the most cost-effective way of making these deliveries. Orders

l'Arctique. La plupart sont des navires canadiens du Groupe Desgagnés et de la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS).

Une grande partie du matériel transporté vers le Nord est chargée dans les ports du Saint-Laurent et déchargée dans diverses collectivités. L'emploi de navires est le moyen le plus rentable de faire ces livraisons. Les commandes doivent être passées plusieurs mois à l'avance et les livraisons ne sont pas garanties.

Comme aucune communauté ne possède de quai, toutes les marchandises sèches sont transportées à terre sur des barges ou des bateaux et tout le carburant est livré par tuyau flottant.

Lorsque nous avons visité les communautés, le ravitaillement par mer battait son plein et nous avons pu voir comment il se faisait. Le moment et le lieu des livraisons dépendent beaucoup de l'état des glaces.

À Pond Inlet, par exemple, un fort courant transporte souvent dans le mouillage des fragments d'iceberg et des bourguignons (petits blocs de glace). Quand cela se produit, aucun carburant ne peut être livré. Souvent, le pétrolier partira et se dirigera vers une autre communauté pour y effectuer une livraison avant de revenir plus tard pour faire une autre tentative.

Mot de la fin

Pour le navigateur professionnel, l'invité à bord d'un bateau de plaisance ou de croisière ou le simple touriste, l'Arctique est un endroit passionnant à visiter. Ajoutez cette destination à votre liste du cœur si vous le pouvez. Mais n'oubliez pas que des mesures de sécurité rigoureuses et un très grand respect pour la culture locale et les connaissances des Inuits demeurent essentiels pour un voyage réussi dans l'un des environnements les plus difficiles au monde. **M**

* Paul Beesley possède un certificat de capitaine de marine et est officier de navigation dans les glaces certifié par Transports Canada. Basé à St. Catharines, près du canal Welland, il est également un passionné de photographie.

must be placed many months in advance and there is no guarantee that an order will be shipped.

There are no docks in any of the communities, so all dry goods are sent ashore on barges or boats and all fuel is delivered by floating hose.

When we visited the communities, the SeaLift was in full swing and we were able to see how this was done. Ice conditions have a great effect on when and where cargoes will be delivered.

In Pond Inlet, for example, there is a strong current that frequently carries bergy bits and growlers through the anchorage. When this happens, no fuel can be delivered. Frequently the tanker will leave and proceed to a different community to discharge before returning later to make another attempt.

Closing thoughts

Whether as a professional mariner, as a guest on a pleasure craft or cruise ship, or simply as a tourist, the Arctic is an enthralling place to visit. Add it to your bucket list if you can. But don't forget that stringent safety precautions and the highest respect for the local knowledge and culture of the Inuit peoples remain essential for a successful voyage in one of the world's most challenging environments. **M**

* Paul Beesley has a Master Mariner's certificate and is a Transport Canada certified ice navigator. Based in St. Catharines near the Welland Canal, he is also a keen photographer.

Il s'agit du premier texte d'une nouvelle chronique sur les défis, les acteurs et les perspectives de l'Arctique, nouvelle frontière canadienne en pleine évolution. Les rédacteurs invités seront des experts de l'industrie, des médias et du monde universitaire.

This is the first of what will be regular Arctic Horizons columns in recognition of the challenges, players, and opportunities in Canada's evolving New Frontier. Invited as contributing writers will be authoritative experts from industry, media, and academia.

**Nicole Trépanier**

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

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

Transport routier sur la Côte-Nord, des actions s'imposent

Au fil des ans, de nombreuses études ont été réalisées pour statuer sur la viabilité de nouveaux services maritimes reliant la Côte-Nord. Qu'il s'agisse d'établir des liaisons entre les deux rives du Saint-Laurent ou encore de mettre en place des services réguliers entre les ports de la Côte-Nord et ceux à l'ouest sur le Saint-Laurent ou les Grands Lacs, trop souvent, les bénéfices escomptés n'ont pas été au rendez-vous.

On pourrait résumer ainsi les conclusions de plusieurs de ces études: le transport maritime est tout simplement plus coûteux que le transport par camion. Ainsi, les expéditeurs sont peu enclins à opter pour le navire alors que les routes ne cessent de connaître des hausses d'achalandage. Qui dit plus de véhicules lourds, dit aussi plus de dépenses publiques et de coûts sociaux financés par l'ensemble de la population.

Certes, plusieurs routes font souvent les manchettes quant à leur état ou à la congestion qui y règne. Le commun des mortels aura alors le réflexe d'associer ces problématiques aux axes routiers des grands centres urbains. Combien songeront alors à la route 138 dans la région de la Côte-Nord? Peu, en dehors des résidents ou des habitués de la région. Pourtant, demandez aux gens qui circulent régulièrement sur la 138 d'exposer les contraintes auxquelles ils font face dans leurs déplacements, ils en auront long à dire.

La SODES a fait réaliser par la firme CPCS une étude ayant pour titre «Coûts externes du transport routier sur la Côte-Nord». L'analyse porte plus particulièrement sur la route 138 entre Tadoussac et Sept-Îles, soit une section de 426 km. Ce tronçon routier constitue la presque totalité (88 %) du trafic dans la région. En dehors des villes, le trafic annuel sur cette route atteint environ 1 million de véhicules (dont 15 à 25 % de camions) entre Tadoussac et Baie-Comeau et 500 000 véhicules entre Baie-Comeau et Sept-Îles (dont 25 à 30 % de camions).

Mais que sont donc les coûts externes? Ils correspondent aux effets négatifs engendrés par les activités de transport, qui ne sont pas payés par les usagers et qui se traduisent donc en coûts réels pour l'ensemble de la société.

L'ensemble des coûts sociaux externes associés au transport routier sur la Côte-Nord sont estimés à 120,4 millions de dollars par année. La part du camionnage dans ces coûts est évaluée à 28 %. De cette somme, les coûts sociaux externes liés aux accidents routiers sont estimés à 95,5 millions de dollars par année. Et ceci n'inclut pas la portion des coûts des accidents payée par les automobilistes pour l'assurance automobile. Les accidents sont la catégorie de coût social la plus importante.

More shipping services better option than land transport

Over the years, many studies have been conducted to determine the viability of new shipping services linking Québec's North Shore. Be they connections between the St. Lawrence River's North and South shores or regular services between North Shore ports and ports to the west on the St. Lawrence or the Great Lakes, all too often, the anticipated benefits have failed to materialize.

The conclusions of many of these studies can be summarized as follows: shipping is simply more costly than trucking. Shippers are not inclined to opt for the former while the latter is growing by leaps and bounds. Increasing the number of heavy vehicles on our roads and highways, however, means higher public expenditures and social costs borne by the population as a whole.

Many roadways often make the headlines due to their poor condition or the traffic congestion on them. These are problems most people would associate with the main thoroughfares in major urban centres not the North Shore sector of Highway 138...unless you talk to the region's residents or those who travel there regularly. Ask those who frequently use this highway about the constraints they face and you'll get an earful.

SODES mandated the firm CPCS to conduct a study on North Shore road transport's external social costs. More specifically, this analysis targets the 426-km section of Highway 138 between Tadoussac and Sept-Îles, a sector that represents virtually all of the region's traffic (88%). Outside the cities, annual traffic on this highway represents approximately 1 million vehicles (15-25% of which are trucks) between Tadoussac and Baie-Comeau and 500 000 vehicles between Baie-Comeau and Sept-Îles (25-30% of which are trucks).

What are the external social costs, i.e. the adverse impacts generated by transport activities, which are not paid for by the users but translate into real costs for society as a whole?

Total external social costs linked to road transport on the North Shore are estimated at an annual \$120.4 million, and trucking's share at about 28%. Of the overall total, traffic accident-related external social costs are estimated at an annual \$95.5 million, not counting the portion of accident-related costs

motorists pay for automobile insurance. Accidents are the category representing the highest social cost.

Added to this impressive amount are the external social costs related to traffic pollution, including greenhouse gas emissions, estimated at an annual \$17.8 million, plus the portion of pollution-related costs paid by motorists' contributions to Québec's cap-and-trade system.

Maintenance costs resulting from road and highway use are assessed at an annual \$5 million, and 97% are generated by truck traffic.

Road congestion costs, estimated at an annual \$1.3 million, resulting from automobile line-up formation on roadways, must also be taken into account.

Given the considerable magnitude of these external social costs, it is recommended that they be taken into consideration in assessing new projects aimed at improving transport on the North Shore. High on the list should be the addition of shipping services and increased use of North Shore port facilities.

SODES firmly believes that by taking all of these expenses to be paid by the public into account, it is impossible that shipping be deemed more expensive than land transport, an opinion that is shared by many North Shore residents. **M**

À ce montant des plus percutants s'ajoutent ceux liés à la pollution routière, et notamment les émissions de gaz à effet de serre, estimés à 17,8 millions de dollars par année. La part des coûts de pollution qui est payée par les contributions des automobilistes au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) est exclue de ce montant.

Les coûts d'entretien de la route résultant de son utilisation sont quant à eux évalués à 5 millions de dollars par année. La circulation des camions représente 97 % de ces coûts totaux.

De surcroît, il faut prendre en compte les coûts de congestion routière jugés de l'ordre de 1,3 million de dollars annuellement dus à la formation de pelotons d'automobiles sur la route.

Vu leur importance considérable, il est recommandé que ces coûts sociaux externes soient pris en compte dans l'évaluation des nouveaux projets visant à améliorer le transport sur la Côte-Nord. Et parmi eux devrait loger en haut de la liste l'ajout de services maritimes et le recours accru aux installations portuaires de la Côte-Nord.

La SODES croit fermement qu'en considérant l'ensemble de ces dépenses assumées par la population, aucun motif n'est valable pour que le transport maritime soit jugé plus coûteux que le transport terrestre. C'est aussi l'avis de plusieurs résidents de la Côte-Nord. **M**



**Le Comité sectoriel remercie sincèrement
ses partenaires pour l'évènement du
16 septembre dernier.**

PARTENAIRES OR



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority



Pêches et Océans
Canada

Garde côtière
canadienne

Fisheries and Oceans
Canada
Canadian
Coast Guard



PARTENAIRES ARGENT



PARTENAIRE MÉDIA



La Grande fête maritime familiale a été organisée par



CETA INVIGORATES NORTH ATLANTIC TRADE WITH CANADA

L'AECG DYNAMISE LE COMMERCE NORD-ATLANTIQUE AVEC LE CANADA

Leo Ryan



Dans une économie mondiale secouée par les turbulences résultant des diverses initiatives protectionnistes de l'administration Trump, il y a au moins une bonne nouvelle: les avantages tangibles générés, sans doute plus tôt que prévu, par l'accord

In a world economy shaken by turbulence as a result of various protectionist initiatives by the Trump Administration, there is at least one major piece of good news – palpable benefits perhaps more rapidly than expected of the year-old free trade agreement between



Germany is gaining ground on the UK as Canada's leading trading partner in Europe.

L'Allemagne gagne du terrain sur le Royaume-Uni en tant que premier partenaire commercial du Canada en Europe.

Canada and the European Union (EU). Implemented since September 21, 2017, the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) has yet to be ratified by all the states concerned. But well over 95 % of all tariffs have disappeared and maritime trade across the Atlantic has clearly progressed.

Jack Mahoney, President of Maersk Line Canada, opined there is “strength in both directions” – an assessment supported by recent observations by the EU’s Commissioner for Trade, Cecilia Malmström.

“Confident even in the early days of CETA’s implementation that it would act like favorable wind in both directions, Maersk Line decided to add our own-operated string

connecting Montreal and Halifax with the Mediterranean,” he recalled to *Maritime Magazine*.

“Response to our “MMX” (Med / Montreal Express) has been positive,” Mr. Mahoney continued. “We know CETA is some part of that, and we believe that progress

de libre-échange conclu il y a un an entre le Canada et l’Union européenne (UE). Entré en vigueur le 21 septembre 2017, l’Accord économique et commercial global (AECG) n’a pas encore été ratifié par tous les États concernés. Mais déjà au moins 95 % des droits de douane

ont été supprimés, et le commerce maritime transatlantique va nettement mieux.

Jack Mahoney, président de Maersk Line Canada, estime qu'il y a «une volonté forte de chaque côté», ce que confirment les récentes observations de Cecilia Malmström, commissaire européenne au commerce.

«Confiant que l'application même précoce de l'AECG agira comme un vent favorable dans les deux sens, Maersk Line a décidé d'ajouter sa propre chaîne reliant Montréal et Halifax à la Méditerranée», a rappelé M. Mahoney au *Magazine Maritime*.

«La réponse à notre service “MMX” (Med/Montréal Express) a été positive», a-t-il poursuivi. Nous savons que l'AECG y a contribué et nous croyons que certains progrès peuvent aussi être attribués aux faits suivants: que Maersk Line offre aux exportateurs et importateurs canadiens une autre option d'échanges avec la Méditerranée, soit recourir à des ports canadiens plutôt qu'étasuniens; que nous faisons escale à Montréal aussi bien qu'à Halifax; que nous utilisons le réputé terminal Cast de Montréal (comme nous le faisons pour CAE d'Europe du Nord); et que Maersk Line offre une facilité d'affaires accrue avec son offre en ligne et une plus grande présence du personnel de service au Canada.

«Les performances du service MMX ont également été renforcées par le fait que la chaîne communique avec les installations de Maersk en Méditerranée, permettant à Maersk Line de se connecter à l'Afrique, au Moyen-Orient, à l'Inde et au Pakistan aussi bien qu'à l'Asie.»

Sur la côte est du Canada, le Port de Montréal est le principal acteur du commerce de conteneurs dans l'Atlantique Nord, qui représente 40 % de ses expéditions totales de 1,5 million d'EVP. Le Port est en voie d'établir un nouveau record en 2018, avec un volume de conteneurs en hausse de plus de 8,3 % pour les sept premiers mois par rapport à la même période en 2017. Les importations en provenance d'Europe ont considérablement augmenté.

L'Administration portuaire de Montréal attribue en grande partie cette solide performance «aux liens économiques dynamiques entre le Canada et l'Union européenne, que vient renforcer l'AECG».

Ces perspectives prometteuses ont incité Maersk Line et Hamburg-Süd à lancer de nouveaux services reliant Montréal à la Méditerranée. Un conteneur sur cinq manutentionné par le Port de Montréal provient d'Anvers, le deuxième port d'Europe du Nord.

Au Port de Halifax, le fret conteneurisé a atteint en juin dernier son plus haut volume mensuel en 10 ans. Le port néo-écossais commence une remontée avec des cargaisons

can also be attributed to Maersk Line's offering Canadian exporters and importers another option to the Mediterranean, that it is one using Canadian ports rather than US ones, that we call Montreal as well as Halifax, that we use the well-regarded Cast terminal in Montreal (as we do for the north Europe, “CAE”), and that Maersk Line offers an increased ease of business with our online offering and expanded service staff presence in Canada.

“Also boosting the MMX's performance is that the string calls Maersk facilities in the Mediterranean, allowing Maersk Line to connect from there to Africa, the Middle East, India and Pakistan, as well as Asia.”

On Canada's East Coast, the Port of Montreal is the leading player in the North Atlantic container trade, accounting for about 40 % of its total box cargo of 1.5 million TEUs. The port remains on track for another record in 2018 with container volume up more than 8.3 % in the first seven months versus the corresponding period in 2017. Imports from Europe increased dramatically.

The Montreal Port Authority attributes this strong performance to a significant degree to “the dynamic economic ties between Canada and the European Union, further strengthened by CETA.”

The promising outlook induced Maersk Line and Hamburg-Süd to launch new services connecting Mont-

real to the Mediterranean. One in every five containers handled by the Port of Montreal comes from or goes to the Port of Antwerp, second largest in Northern Europe.

At the Port of Halifax, container cargo achieved this past June its highest monthly volume in 10 years. The Nova Scotia port is on the comeback trail, with annual container cargo topping 500,000 TEUs as it profits from new services and deepened berths handling vessels with capacities above 10,000 TEUs (See Atlantic Horizons column).

“Although it is difficult to assess the full impact of CETA on trade between Canada and the European Union, the fact is that the numbers show an increase in both exports from and imports to this country,” declared Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada.

“The Port of Montreal, which handles some of our members' ships trading between North Europe and



Maersk Canada's Jack Mahoney sees maritime trade showing “strength in both directions.”

Jack Mahoney, de Maersk Canada, voit dans le commerce maritime «une volonté forte dans chaque direction».



YOUR GATEWAY TO TRADE WITH EUROPE

Did you know that the Port of Montreal is the shortest, most direct route between Europe and North America? Add to that our high-efficiency intermodal platform, the fastest dwell times on the East Coast, as well as the new free trade agreement, and you'll see why we're perfectly positioned to help you boost your trade and profits.

SHIP DIFFERENT

tradingwiththeworld.com

PORT  MONTRÉAL



The Port of Montreal is on track for another record with container volume up more than 8.3% in the first seven months of 2018.

Le port de Montréal est en bonne voie d'établir un nouveau record avec un volume de conteneurs de plus de 8,3% pour les sept premiers mois de 2018.

annuelles de plus de 500 000 EVP, profitant de nouveaux services et de postes d'amarrage plus profonds qui peuvent recevoir des navires d'une capacité supérieure à 10 000 EVP (voir la chronique «Échos de l'Atlantique»).

«Bien qu'il soit difficile d'évaluer l'impact total de l'AECG sur le commerce entre le Canada et l'Union européenne, le fait est que les chiffres montrent une augmentation des exportations et importations canadiennes», a déclaré Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada.

Selon lui, «le Port de Montréal, qui accueille certains navires de nos membres qui font du commerce avec l'Europe du Nord et la Méditerranée, a connu une croissance record dans les sept premiers mois de l'année, surtout au chapitre des importations. Bien que les exportations canadiennes de marchandises aient augmenté de 5 %, certains biens et produits, y compris l'aluminium et les métaux de base, ont connu une hausse phénoménale de 40 à 150 % depuis octobre 2017».

Les importations en provenance d'Europe

«Les importations en provenance de l'UE ont augmenté de manière substantielle – 11,5 % – entre octobre 2017 et mai 2018. Cette augmentation peut s'expliquer de diverses façons, entre autres par les taux de change et le prix des produits de base, mais nous pensons qu'elle est en partie imputable à l'AECG.»

Au sujet des tarifs imposés par le président Trump, M. Broad a évoqué des faits nouveaux qui, ironiquement, ne sont pas entièrement négatifs.

«En ce qui concerne les tarifs de M. Trump, il est intéressant de noter que malgré la taxe de 25 % imposée sur l'acier de l'UE, les volumes n'ont aucunement baissé, et nous verrons sans doute que les importations d'acier ont augmenté l'an

the Mediterranean, saw record growth over the first seven months of the year, particularly in imports,” he said. “Although Canada’s export merchandise trade increased by 5 %, some commodities and products, including aluminum and base metals saw substantial growth of between 40 % and 150 % since October 2017.

Surging imports from Europe

“Imports from the EU were up substantially – 11.5 % - between October 2017 and May of this year. There could be many reasons for this increase in trade, including exchange rates and commodity prices, but we believe part of the increase is attributable to the CETA.”

Turning to the tariffs imposed by President Trump, Mr. Broad referred to developments that were ironically not totally negative.

“With respect to Trump’s tariffs, it is interesting to note that while steel from the EU has been hit with a 25 % duty, volumes have not dropped at all and in fact we will probably see an increase in steel imports into the Great lakes over last year. Interestingly, U.S. domestic steel producers have increased their prices by between 35 % and 46 % since the July 2017, so the tariffs seem to be having little effect on imports into the U.S.”

From Antwerp, Etienne De Vel, Commercial Manager, European Services and Director, Fednav (Belgium) N.V. had similar views notably on steel product shipments:

“President Trump’s decision to impose a 25 percent tax on all steel products being imported from Europe created some uncertainties on what this could have as an effect on the trade. Due to the strength of



LOGISTEC

A Leading Terminal Operator

LOGISTEC plays an important role in the global supply chain. We help economies grow and communities thrive. It is an important job – one that requires resourceful, proud, and passionate people who work closely with our partners and customers across North America.

Visit www.logistec.com to learn more about us.



LOGISTEC

A Leading Terminal Operator

“Efficient, sustainable and well-connected ports need smart investments.”

MADELEINE PAQUIN, C.M.
PRESIDENT AND CEO, LOGISTEC

www.logistec.com



Steve Farmer

With mega containerships calling at Halifax, the Nova Scotia port recently achieved its largest monthly box throughput in a decade.

Avec les méga porte-conteneurs qui font escale à Halifax, le port de la Nouvelle-Écosse a récemment atteint son plus important transit mensuel de conteneurs en dix ans.

dernier vers les Grands Lacs. Fait intéressant, les producteurs d'acier américains ont augmenté leurs prix de 35 à 46 % depuis juillet 2017, de sorte que les tarifs semblent avoir peu d'effet sur les importations américaines.

D'Anvers, Etienne De Vel, directeur commercial des Services européens et directeur de Fednav (Belgique) N.V., exprime des vues semblables, notamment sur les expéditions de produits en acier: «La décision du président Trump d'imposer une taxe de 25 % sur tous les produits en acier importés d'Europe a créé certaines incertitudes quant aux effets que cela risque d'avoir sur le commerce. Mais à cause de la vigueur du marché américain depuis trois ans, cette décision a en fait incité les usines locales des États-Unis à augmenter leurs tarifs de vente en conséquence.

«Les exportations européennes vers les États-Unis n'ont pas vraiment ralenti et, dans certains cas, ont même augmenté. Il est important de noter que certaines qualités d'acier ne sont pas produites aux États-Unis et qu'il faut donc importer ces produits. L'approche souple de Fednav dans ses opérations (flotte et horaires) lui a permis de s'adapter pour maintenir un service stable et fiable à sa clientèle.»

Selon le transitaire Jeff Cullen, PDG de Rodair International, l'application de «l'AECG n'a pas encore atteint son rythme de croisière et son plein potentiel selon nous. Certains clients importateurs bénéficient de prix débarqués plus bas, mais cela n'a pas encore entraîné d'augmentation significative des volumes.

«Notre expérience a également montré que les exportateurs européens trouvaient lourd et compliqué de respecter les exigences des pays d'origine (fabrication) versus celles

the local market in the US during the last three years, this decision has actually triggered the local mills in the US to increase their selling rates accordingly.

“The exports to the US out of Europe have not really slowed down, and in some cases, has even increased. It is important to note is that some qualities of steels are not being produced in the US and consequently, need to be imported from outside the US. Thanks to Fednav's flexible approach with their operations (i.e., fleet and schedules), they have been able to adjust where needed to maintain a steady and reliable service toward their customers.”

According to freight forwarder Jeff Cullen, CEO of Rodair International, “CETA has yet to hit its stride and potential from our perspective. We have seen clients on the import side who have benefited from an improved lower landed cost base, but it has not yet driven any significant increase in volume.

“Our experience also has shown that it has been cumbersome and complicated for European exporters to comply with the requirements on country of origin (manufacture) versus country of shipment requirements. We are working with our clients and their suppliers to create the necessary level of compliance to create value. I feel long term CETA will be a strong opportunity for Canadian companies to diversify their trade risk from reliance on the USA as a primary partner, but it is still early days.”

On a calendar year basis, Canadian merchandise exports to the 28 EU bloc rose from \$40 billion to \$41.5

des pays d'expédition. Nous travaillons avec nos clients et leurs fournisseurs afin d'atteindre le niveau de conformité nécessaire pour créer de la valeur. Je pense qu'à la longue l'AECG offrira aux entreprises canadiennes une excellente occasion de diversifier leurs risques commerciaux, au lieu de toujours se fier aux États-Unis comme partenaire principal – mais il est encore tôt pour cela.»

Au cours de l'année civile 2017, les exportations canadiennes de marchandises vers les 28 pays du bloc euro sont passées de 40 à 41,5 milliards de dollars, pendant que nos importations en provenance de l'UE passaient de 100 à 108 milliards de dollars.

Cette tendance à la hausse se maintient, comme le montre une estimation d'Affaires mondiales Canada selon laquelle les exportations canadiennes vers l'UE ont augmenté de 3,3 %, tandis que les importations ont bondi de 13 % entre octobre 2017 et juillet 2018.

Avec 18 milliards de dollars de marchandises, le pays de l'UE qui exporte le plus vers le Canada est l'Allemagne, dont l'économie a surclassé le reste de l'Europe. Le Royaume-Uni reste le plus grand marché du Canada, mais il perd du terrain en raison de l'incertitude grandissante causée par sa sortie (Brexit) du marché commun européen.

D'après les données de Statistique Canada pour la période de 11 mois précédant juillet, les importations canadiennes en provenance du Royaume-Uni ont diminué de 1 % et les exportations, de 3 %. Pendant la même

billion in 2017. Imports from the EU climbed to \$108 billion from \$100 billion.

The forward momentum has continued, as shown in a Global Affairs Canada estimate that Canadian exports to the EU were up 3.3 % while imports surged 13 % in the period between October 2017 and July 2018.

The EU country that exports the most to Canada is Germany (\$18 billion), whose economy has outperformed the rest of Europe. The United Kingdom remains Canada's biggest market but is losing ground amidst growing business uncertainty pending a departure (Brexit) from the European common market.

Statistics Canada figures for the 11-month period to end July show Canadian imports from the UK down 1 % and exports down 3 %. For the same period, Canadian exports to and imports from Germany were both up 6 %.

European Commission hails CETA impact

In its recent assessment, the European Commission stated: "Early signs show that the agreement is already starting to deliver for EU exporters."

The Commission pointed out: "In addition to removing virtually all customs duties, CETA has given a boost to the business climate between the EU and Canada, offering valuable legal certainty for EU companies looking to export. Although it is too early to draw any firm conclusions, the initial trade results are pointing in the right direction. Across the EU, the latest statis-



période, les exportations et les importations canadiennes en provenance d'Allemagne ont augmenté de 6 %.

La Commission européenne salue l'impact de l'AECG

Dans son évaluation récente, la Commission européenne a déclaré: «Les premiers signes montrent que l'accord commence déjà à porter ses fruits pour les exportateurs de l'UE.»

La Commission a souligné: «Outre la suppression de pratiquement tous les droits de douane, l'AECG a stimulé le climat des affaires entre l'UE et le Canada, offrant une sécurité juridique précieuse aux entreprises de l'UE qui cherchent à exporter. Bien qu'il soit trop tôt pour tirer des conclusions définitives, les premiers résultats commerciaux vont dans la bonne direction. Dans l'ensemble de l'UE les dernières statistiques disponibles, qui couvrent la période d'octobre 2017 à juin 2018, suggèrent que les exportations ont augmenté de plus de 7 % en glissement annuel.

«Certains secteurs se portent particulièrement bien. Les machines et appareils mécaniques, qui représentent un cinquième des exportations de l'UE vers le Canada, ont augmenté de plus de 8 %. Les produits pharmaceutiques, qui représentent 10 % des exportations de l'UE vers le Canada, ont augmenté de 10 %. Les autres exportations importantes de l'UE sont également en hausse: les meubles de 10 %, les parfums/cosmétiques de 11 %, les chaussures de 8 % et les vêtements de 11 %.

«Pour ce qui est des produits agricoles, on remarque également des chiffres encourageants: les exportations de fruits et de noix ont augmenté de 29 %, celles de chocolat de 34 %, celles de vins mousseux de 11 % et celles de whisky de 5 %.

«Les entreprises qui bénéficient déjà de l'AECG de différentes manières comprennent par exemple:

- Le consortium de producteurs de jambon italien San Daniele, qui a augmenté ses ventes au Canada de 35 %. Les exportations de produits agricoles italiens au Canada ont augmenté de 7,4 % dans l'ensemble.
- La société de chocolat belge Smet Chocolaterie, qui vient d'ouvrir sa première boutique en Ontario, au Canada, pour répondre à une demande supplémentaire pour ses produits; grâce à la suppression des droits d'importation de 15 %, ses ventes ont augmenté d'un cinquième par rapport à l'année précédente. Les exportations européennes de chocolat au Canada ont augmenté de 34 % dans l'ensemble.
- La société espagnole Hiperbaric, qui fabrique des machines innovantes pour conserver les aliments à haute pression; grâce à l'AECG, les travailleurs de cette entreprise ont plus de facilité à entrer temporairement au Canada pour y installer et entretenir son matériel.» 

tics available, covering the October 2017 to June 2018 period, suggest that exports are up by over 7 % year on year.

“Of these, certain sectors are doing especially well. Machinery and mechanical appliances, which make up one fifth of EU exports to Canada, are up by over 8 %. Pharmaceuticals, which account for 10 % of the EU exports to Canada and are up by 10 %. Other important EU exports are also on the rise: furniture by 10 %, perfumes/cosmetics by 11 %, footwear by 8 % and clothing by 11 %.

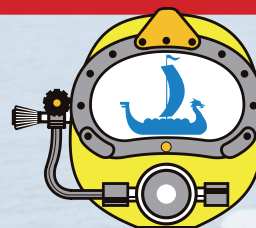
In terms of agricultural products, there are also some encouraging figures: exports of fruit and nuts increased by 29 %, chocolate by 34 %, sparkling wine by 11 % and whisky by 5 %.

Companies that are already benefitting from CETA in different ways include, for example:

- The consortium of Italian *San Daniele* ham producers increased its sales to Canada by 35 %. Exports of Italian agricultural products to Canada are up by 7.4 % overall.
- Belgian chocolate company *Smet Chocolaterie* that has just opened their first shop in Ontario, Canada, to cope with extra demand for their products; thanks to scrapping of 15 % import duties their sales increased by a fifth compared to year ago. European exports of chocolate to Canada are up 34 % overall.
- Spanish company *Hiperbaric* making innovative machines for preserving food using high pressure. Thanks to CETA, it is easier for their workers to enter Canada temporarily to install and maintain their equipment.



**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

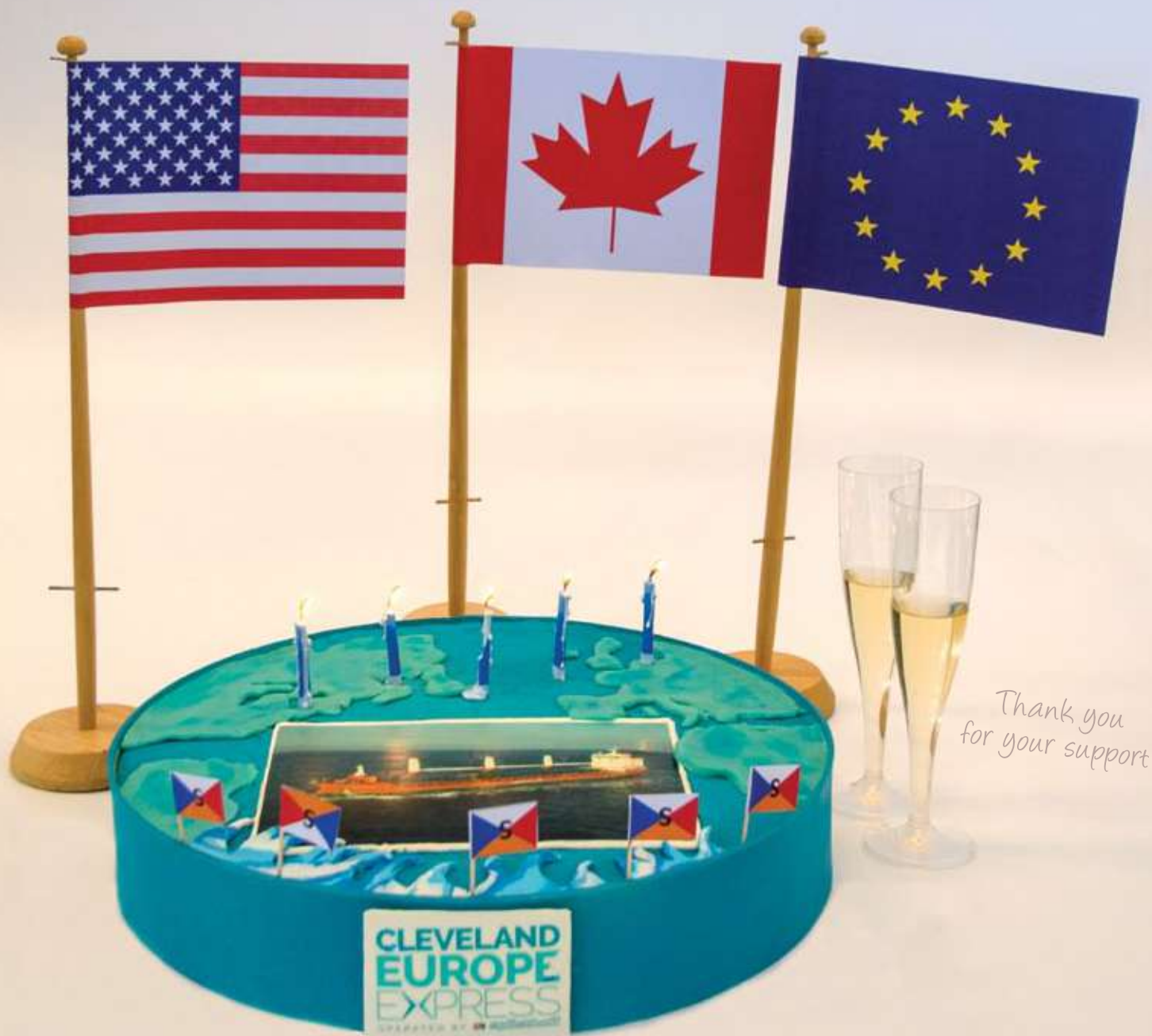
Website: www.soderholmmarine.com

Email: lsoderholm@soderholmmarine.com

www.soderholmmarine.com

CLEVELAND - EUROPE EXPRESS

THE FIRST, ONE AND ONLY SCHEDULED LINER SERVICE FROM/TO THE GREAT LAKES
offering to the market container, breakbulk, bulk and heavy lift capability



contact:  greatlakes@spliethoff.com



North Atlantic trade between Canada and the European Union has been gaining traction.

Le commerce nord-atlantique entre le Canada et l'Union européenne prend de l'ampleur.

Rising growth of trans-Atlantic container shipments

Croissance accrue des expéditions transatlantiques de conteneurs

Bruce Barnard

Le commerce des conteneurs transatlantiques connaît une croissance régulière, grâce à une forte demande qui apaise – du moins pour l’instant – les craintes de guerre commerciale et tarifaire à travers toute la région de l’Atlantique.

Le volume entre l’Europe et l’Amérique du Nord a progressé de 8,13 % à 1,267 million d’EVP au deuxième trimestre, dépassant de 4,94 % les trois premiers mois de l’année à 1,61 million d’EVP, selon la publication *Container Trade Statistics*.

The Trans-Atlantic ocean container trade is on a roll with traffic steadily rising month by month, driven by strong demand that has dampened fears of trade and tariff wars across the “pond” – at least for the time being.

Volume on the head haul Europe to North America routes grew 8.13 percent to 1.267 million TEU in the second quarter, outpacing a 4.94 percent rise in the first three months of the year to 1.61 million TEU, according to *Container Trade Statistics*.

Le trafic sur les trajets de retour a bondi de 10,9 % à 781 000 EVP, dépassant l'augmentation de 3,97 % obtenue au premier trimestre pour atteindre 698 900 EVP, et réduisant légèrement le déséquilibre historique entre les routes ouest et est.

L'accélération de la croissance du trafic fait grimper les taux de fret sur place, mais n'a pas comblé l'écart énorme entre les deux marchés, malgré l'augmentation des livraisons en direction de l'est, en particulier des exportations américaines.

Durant la première semaine de septembre, le taux entre Rotterdam et New York – 1 955 \$ par conteneur de 40 pieds – était en hausse de 12 % par rapport à l'année précédente et de plus de 200 \$ par rapport aux 1 717 \$ enregistrés en juillet. C'est cependant bien inférieur au taux de 2 240 \$ d'il y a trois ans, signe d'un déséquilibre accru entre l'offre et la demande, les transporteurs ayant augmenté la capacité de la route en utilisant de plus gros navires pour profiter de la croissance du trafic.

Le taux au comptant New York-Rotterdam était nettement inférieur à 557 \$/EQP en raison des volumes et de l'utilisation des navires nettement inférieurs, mais il était de 11 % par rapport à l'année précédente, mais nettement inférieur au taux de 980 \$ d'il y a trois ans.

Entre-temps, l'AECG, accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne, qui célèbre son premier anniversaire le 30 septembre, n'a pas encore eu d'effet significatif sur le trafic malgré la réduction importante des obstacles tarifaires et commerciaux.

Hausse légère du commerce entre l'Europe du Nord et le Canada

Le trafic entre l'Europe du Nord et le Canada a atteint 183 920 EVP au premier semestre de 2018, contre 174 219 EVP au cours de la période précédente, et le volume de retour a atteint 87 739 EVP contre 84 540 EVP la dernière fois, selon *Container Trade Statistics*.

Les expéditions sur la route du Canada vers la Méditerranée orientale et la mer Noire ont atteint 27 932 EVP au premier semestre, contre 24 558 EVP il y a un an, et le volume de retour est passé de 29 278 à 30 560 EVP.

Le volume entre la Méditerranée occidentale et la voie nord-africaine est passé de 71 386 à 69 758 EVP, mais la partie est passée de 18 950 à 18 016 EVP au cours des six premiers mois de 2017.

Pendant ce temps, le commerce transatlantique du Canada doit faire face à la réaction possiblement négative du nouveau gouvernement populiste italien, qui s'oppose toujours à l'AECG et menace de ne pas ratifier l'accord provisoire de peur qu'il nuise aux produits alimentaires spécialisés de l'Italie. Cela pourrait théoriquement couler l'accord car celui-ci doit être approuvé par l'ensemble des 28 États membres de l'UE pour entrer pleinement en vigueur, bien que la nouvelle administration de Rome ait de plus gros différends avec Bruxelles.

«Bientôt l'AECG arrivera au Parlement et notre gouvernement majoritaire le rejettera et ne le ratifiera pas», a déclaré Luigi Di Maio, vice-premier ministre et chef du Mouvement Cinq Étoiles, une organisation anti-establishment. Dans un discours prononcé devant des agriculteurs cet été, il a dit: «Si ne serait-ce qu'un seul fonctionnaire

Traffic on the back haul trades jumped 10.9 percent to 781,000 TEU, racing ahead of a 3.97 percent increase in the first quarter to 698,900 TEU, and slightly reducing the historic imbalance between the westbound and eastbound routes.

The accelerating traffic growth is driving up spot freight rates but has not closed the huge gap between the two legs despite rising shipments on the eastbound trade, particularly US exports.

The Rotterdam-New York rate of \$1,955 per forty foot container in the first week of September was up 12 percent from a year ago and is more than \$200 higher than the \$1,717 carriers were pocketing in July. But it's way down on the \$2,240 rate three years ago, reflecting the worsening supply-demand balance as carriers have pumped up capacity on the route with larger vessels to cash in on growing traffic.

The New York-Rotterdam spot rate was way lower at \$557/FEU due to the significantly lower volumes and vessel utilization but was 11 percent less than a year earlier though sharply lower than the \$980 rate three years ago.

Meanwhile, CETA, the free trade agreement between Canada and the European Union, which celebrates its first anniversary on September 30, has yet to have a significant impact on traffic volumes despite the major reduction in tariff and trade barriers.

North Europe-Canada trade edging up

Traffic on the North Europe-Canada trade edged up to 183,920 TEU in the first half of 2018 from 174,219 TEU in the year earlier period and the return leg crept up to 87,739 TEU from 84,540 TEU last time, according to UK-based *Container Trade Statistics*.

Shipments on the Canada to the Eastern Mediterranean and Black Sea route grew to 27,932 TEU in the first half from 24,558 TEU a year ago and the return volume was up to 30,560 TEU from 29,278 TEU.

Volume on the head haul Western Mediterranean/North Africa lane slipped to 69,758 TEU from 71,386 TEU, but the eastbound leg grew to 24,016 TEU from 18,950 TEU in the first six months of 2017.

Meanwhile, Canada's transatlantic trade is facing a potential backlash as Italy's new populist government continues to bash CETA, threatening it will not ratify the provisional agreement due to fears over its negative impact on the country's speciality food products. This could theoretically sink the agreement as it must be approved by all 28 EU member states to fully come into force, though the new Rome administration has bigger issues with Brussels.

“Soon CETA will arrive in Parliament and this majority will reject it and it will not ratify it,” Luigi Di Maio, the Deputy Prime Minister and leader of the anti-establishment Five Star Movement, said in speech to farmers in the summer. “If so much as one Italian official ... continues to defend threats like CETA they will be removed.”

But the Canadian government has played down the threat, pointing out that 98 percent of the tariff



Hamburg Port Authority - Martin Elsen

The Port of Hamburg is an important European player in global maritime trade.

Le port de Hambourg est un acteur européen important dans le commerce maritime mondial.

italien [...] continue à défendre des menaces comme l'AECG, il sera limogé.»

Le gouvernement canadien a toutefois minimisé cette menace, soulignant que 98 % des réductions tarifaires et des obstacles au commerce en vertu de l'AECG ont déjà pris effet. D'ailleurs l'AECG n'est pas le premier accord commercial avec l'UE que l'Italie conteste. Celle-ci a déjà retardé la signature d'un accord commercial avec la Corée du Sud, craignant qu'il nuise à l'industrie automobile du pays et bloque les négociations commerciales entre l'UE et l'Australie à cause d'un différend au sujet des droits imposés par Canberra sur les tomates en conserve.

and trade barrier reductions under CETA have already taken effect. And CETA isn't the first EU trade deal Italy has challenged – it delayed a trade agreement with South Korea over fears it would impact the country's auto industry and it stalled trade negotiations between the EU and Australia due to a row over Canberra's duties on Italian tinned tomatoes.

CETA doesn't appear to have significantly benefited the two way trade yet judged by the claims of the two sides following the signing of the deal. The European Commission predicted the liberalization of goods and services would lead to "an annual increase in bilateral



SERVICE SUR MESURE TAILORED SERVICE

Des installations flexibles, des manutentionnaires
compétents pour des opérations portuaires performantes

Flexible facilities and skilled workforce
for efficient port operations

PORT  TROIS-RIVIÈRES

L'AECG ne semble pas avoir favorisé vraiment les échanges commerciaux bilatéraux, malgré les prétentions des deux parties après la signature de l'accord. La Commission européenne a prédit que la libéralisation des biens et des services entraînerait «une augmentation annuelle d'au moins 8 % des exportations et importations bilatérales entre l'UE et le Canada, ce qui d'ici 2030 suscitera chaque année des échanges bilatéraux supplémentaires de 12 milliards d'euros (18,35 milliards de dollars canadiens), répartis à peu près également entre les deux parties».

L'AECG stimule les tendances du fret

L'affirmation de Bruxelles selon laquelle «la moitié de cette augmentation se concrétisera déjà dans la première année de mise en œuvre, notamment parce que les droits de douane sur 98 % de toutes les lignes tarifaires seront éliminés dès l'entrée en vigueur de l'accord» n'est pas encore confirmée par les données sur le trafic de conteneurs, bien que les chiffres des 3^e et 4^e trimestres puissent déjà indiquer une croissance accélérée.

Il est peut-être tôt pour que l'AECG soit rentable, mais certains transporteurs sont optimistes, entre autres Maersk Line, l'un des leaders dans le domaine, qui a lancé au début de juillet un service hebdomadaire entre Montréal/Halifax et la Méditerranée, avancée significative par rapport au précédent service d'affrètement par compartiment sur les navires de Hapag-Lloyd. Ce service de Maersk, deuxième sur son marché Canada-Europe, relie à Montréal et Halifax les

exports and imports between the EU and Canada of at least eight percent, amounting to 12 billion euros [C\$18.35 billion] per year additional two-way trade by 2030, split roughly evenly between the two parties.”

CETA seen spurring cargo trends

Brussels' claim that “ half of this increase will already materialise in the first year of implementation, in particular as customs duties on 98 percent of all tariff lines will be eliminated at entry into force of the agreement “ has not yet shown up in container traffic figures though the third and fourth quarters could yet produce accelerating growth figures.

It may be early days for the CETA pay off but some carriers are bullish about its impact, including Maersk Line, one of the market leaders on the trade, which launched a weekly service between Montreal/Halifax and the Mediterranean at the beginning of July, in a significant step up from the previous slot chartering service on Hapag-Lloyd vessels. The service, Maersk's second on the Canada-Europe trade, linking the Italian ports of Salerno and La Spezia, the Fos-sur-Mer container hub in Marseille, and the Spanish duo of Algeciras and Valencia with Montreal and Halifax.

“With the new business in place, we are confident that we can create opportunities for European

The Port of Antwerp is Canada's leading European gateway in North Atlantic trade.

Le port d'Anvers est la principale porte d'entrée commerciale du Canada dans l'Atlantique Nord.



ports italiens de Salerno et La Spezia, le pôle de transport conteneurisé de Fos-sur-Mer à Marseille et le duo espagnol Algeciras et Valencia.

«Avec la nouvelle entreprise, nous croyons pouvoir créer des opportunités pour les entreprises européennes et canadiennes, qui leur offriront des solutions de transport améliorées pour répondre aux exigences du commerce croissant», a déclaré Karsten Kildahl, administrateur général, Région européenne de Maersk Line.

L'incertitude règne toutefois à la veille de la sortie du Royaume-Uni (le plus grand partenaire commercial transatlantique du Canada) de l'Union européenne en mars 2019, alors que Londres et Bruxelles ont du mal à s'entendre sur les conditions du départ, suscitant les craintes d'un Brexit sans accord de retrait.

Mais la grande histoire sur le terrain est la récente décision de THE Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming et le trio japonais K-Line, NYK et Mitsui OSK Lines d'Ocean Network Express) de changer la base allemande de son réseau transatlantique de Bremerhaven pour le port voisin de Hambourg, troisième pôle européen de transport conteneurisé après Rotterdam et Anvers.

Le transfert des quatre services reliant l'Europe du Nord à la côte est américaine et à la côte du golfe du Mexique au terminal CTA de Hambourg, qui gère déjà l'un des services de THE Alliance en Europe du Nord et l'une des deux lignes hors alliance Europe-Canada exploitées par Hapag-Lloyd et OOCL, acheminera annuellement environ 500 000 EVP vers Hambourg, ce qui équivaut à environ 9 % de la production annuelle de Bremerhaven, selon Alphaliner, analyste de l'industrie.

Pendant ce temps, les grands acteurs transatlantiques resserrent leur emprise sur le marché alors que la flambée des prix des bunkers réduit les marges d'exploitation et contraint les petits exploitants à se retirer des routes secondaires – la coréenne Hyundai Merchant Marine a informé les expéditeurs en mai que «jusqu'à nouvel ordre elle ne desservirait plus la route transatlantique», la ligne taïwanaise Evergreen a retransché en juin (un mois à peine après son lancement) sa navette Europe du Nord/côte est américaine/côte du golfe du Mexique, et l'alliance Ocean a laissé tomber l'un de ses circuits deux mois après avoir commencé à l'exploiter.

La crainte d'une guerre commerciale UE-US influe sur le marché atlantique

La crainte d'une guerre commerciale entre l'UE et les États-Unis hante encore le marché des conteneurs transatlantiques, dont la rentabilité souvent dérisoire subit déjà une pression croissante en raison de la flambée du prix des cargements et de la hausse constante des taux d'affrètement.

Les droits de douanes de 25 % et 10 % imposés par Washington sur les importations d'acier et d'aluminium en provenance d'Europe, et le tarif de 2,8 milliards d'euros imposé en représailles par Bruxelles sur les exportations américaines (ex.: jeans Levi's, motos Harley-Davidson, whisky Bourbon) n'ont eu jusqu'à maintenant qu'un effet limité.

Le commerce transpacifique est frappé le plus durement, alors que les États-Unis et la Chine intensifient leur conflit commercial «donnant-donnant», mais la menace du président Trump d'imposer des droits de douane de 20 à 25 % sur les

and Canadian businesses which will offer them improved transportation solutions to cater for the demands of growing trade,” said Karsten Kildahl, Chief Executive of Maersk Line's European Region.

The trade is, however, facing uncertainty ahead of the departure of the UK, Canada's largest trans-Atlantic trading partner, from the European Union in March 2019, as London and Brussels struggle to agree the terms of the departure, sparking fears of a “no-deal” Brexit.

But the big story on the ground is the recent decision by THE Alliance – Hapag-Lloyd, Yang Ming and Japan's Ocean Network Express trio of K-Line, NYK and Mitsui OSK Lines to switch the German base of its trans-Atlantic network from Bremerhaven to the neighbouring port of Hamburg, Europe's third largest container hub after Rotterdam and Antwerp.

The transfer of the four services connecting North Europe with the US East Coast and Gulf Coast to the Hamburg's CTA terminal, which already handles one of THE Alliance's North Europe services and one of the two Europe-Canada non-alliance loops operated by Hapag-Lloyd and OOCL, will shift around 500,000 TEU annual traffic to Hamburg, equivalent to roughly nine percent of Bremerhaven's yearly throughput, according to industry analyst Alphaliner.

Meanwhile, the big Trans-Atlantic players are tightening their grip on the market as soaring bunker prices slash operating margins and force the smaller rival carriers to pull out of marginal routes – Korea's Hyundai Merchant Marine informed shippers in May that it would “no longer serve the transatlantic until further notice”, Taiwanese line Evergreen axed its North Europe-US East coast and Gulf coast shuttle in June, just a month after it was launched, and the Ocean Alliance dropped one of its loops two months after it began operations.

Fear of EU-US trade war impacting Atlantic market

The fear of an EU-US trade war still hangs over the Trans-Atlantic container market whose traditional wafer thin profitability is already under increasing pressure due to the surge in bunker prices and steadily rising ship charter rates.

Washington's imposition of tariffs of 25 percent and 10 percent on imports of steel and aluminium from Europe and Brussels' retaliatory tariffs on 2.8 billion euros of US exports including Levi jeans Harley Davidson motorbikes and bourbon whiskey has so far had limited impact on the trade.

The Trans-Pacific trade faces the biggest hit as the US and China step up their tit-for-tat trade conflict, but President Trump's threat to impose tariffs of between twenty and twenty five percent on imports of cars and auto components from Europe could impact container lines, car carriers and ro-ro/container operators like Atlantic Container Line [ACL].

importations de véhicules et de pièces automobiles en provenance d'Europe pourrait avoir un impact sur les lignes de conteneurs, les transporteurs automobiles et les opérateurs ro-ro/conteneurs comme Atlantic Container Line (ACL).

Le commerce fait face déjà à un échec possible à la suite du récent accord entre les États-Unis et le Mexique sur la nouvelle réglementation destinée à mettre à jour l'Accord de libre échange nord-américain (ALENA). Les deux parties ont convenu que 75 % des composants utilisés dans les voitures fabriquées aux États-Unis et au Mexique doivent provenir de l'Amérique du Nord, contre 62,5 % actuellement, ce qui pourrait avoir un impact sur les composants actuellement expédiés de l'Europe vers l'ouest.

Il semble que l'AECG restera pendant un certain temps le seul accord commercial atlantique important, vu que les négociations sur le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (appelé TTIP en anglais) entre les États-Unis et l'Union européenne sont au point mort depuis la campagne «America First» du président Trump.

Les craintes d'une guerre commerciale transatlantique se sont toutefois atténuées, du moins pour le moment, vu que Washington et Bruxelles ont progressé dans leurs négociations visant à réduire leurs désaccords réglementaires qui ont des répercussions sur le commerce bilatéral, y compris les normes contradictoires touchant la sécurité automobile, les produits pharmaceutiques et les instruments médicaux.

Pour le moment, le commerce bilatéral de conteneurs se porte relativement bien, les livraisons entre le Canada et l'Europe étant à la hausse alors que l'AECG, qui entre dans sa deuxième année d'application, commence à donner des résultats. 

The trade is already facing a potential setback following the recent agreement between the US and Mexico over new trade regulations updating the North American Free Agreement [NAFTA]. The two sides have agreed that 75 percent of components used in US and Mexican-built cars must be sourced in North America, up from 62.5 percent at present, which could have impact on the components that are currently shipped on the westbound leg from Europe.

And for now it looks like CETA will remain the only big Atlantic trade deal for some time as negotiations over the Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership [TTIP] between the US and the European Union that was tipped to trigger a surge in two way trade have stalled as President Trump pursues his America First campaign.

Fears of a transatlantic trade war have, however, eased, at least for now, as Washington and Brussels have made progress in talks to reduce regulatory differences that impact two way trade, including conflicting standards on automobile safety, pharmaceuticals and medical devices.

And for now the two way container trade is in relatively good shape, with shipments between Canada and Europe tipped to rise as CETA gains traction as it enters its second year. 



PORT OF
TORONTO

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

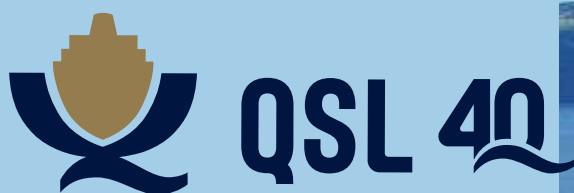
DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

A major inland port just minutes from the downtown core, the Port of Toronto provides quick, reliable access to 33 percent of the Canadian market. With more than 200,000 square feet of warehousing space and over 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 widely broadening its continental footprint

QSL élargit considérablement son empreinte continentale

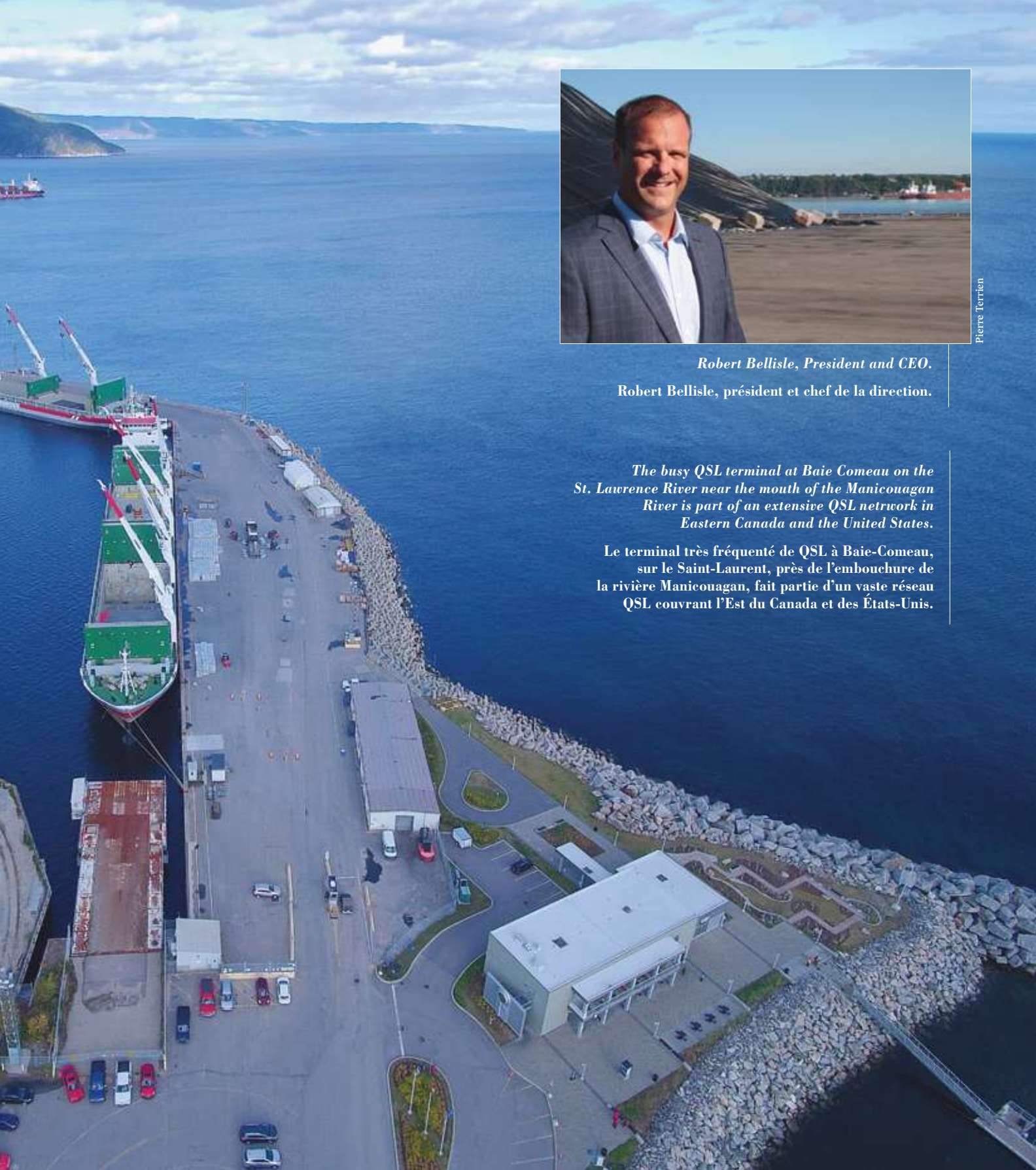
Leo Ryan

Très souvent, les grands rêves ont de petits commencements. C'est ainsi qu'un jour, en 1978, un jeune commis à l'expédition travaillant sur les quais de Québec, Denis Dupuis, lance une nouvelle entreprise avec peu de ressources mais beaucoup de détermination. Lorsque Compagnie d'arrimage de Québec Ltée (QSL) a été créée il y a quatre décennies, on raconte qu'on pouvait compter les membres de son personnel sur les doigts d'une seule main.

Entraîné par l'esprit d'entreprise, la passion et l'énergie apparemment sans limite de Denis Dupuis, le groupe QSL est devenu au fil des ans un acteur majeur de l'industrie maritime non seulement dans l'est du Canada, mais aussi en Amérique du Nord. Pas moins de 1 300 employés, répartis dans 30 terminaux portuaires, traitent annuellement 22 millions de tonnes de vrac et de marchandises diverses. Bien que M. Dupuis demeure étroitement associé à l'entreprise à titre de président du conseil d'administration, une transition est survenue en janvier 2017 quand Robert Bellisle a été nommé président et chef de la direction. La solide expérience de M. Bellisle en gestion et en marketing lui permet non seulement d'être responsable des opérations quotidiennes, mais également d'orchestrer l'univers en expansion de QSL.



Very often, big dreams have small beginnings. So it was, one day in 1978, that a young shipping clerk, Denis Dupuis, working on the Québec docks launched a new venture with little resources but unshakable determination. When Québec Stevedoring Co. Ltd.



Pierre Terrien

Robert Bellisle, President and CEO.

Robert Bellisle, président et chef de la direction.

The busy QSL terminal at Baie Comeau on the St. Lawrence River near the mouth of the Manicouagan River is part of an extensive QSL network in Eastern Canada and the United States.

Le terminal très fréquenté de QSL à Baie-Comeau, sur le Saint-Laurent, près de l'embouchure de la rivière Manicouagan, fait partie d'un vaste réseau QSL couvrant l'Est du Canada et des États-Unis.

Le réseau de terminaux de QSL est réparti sur cinq provinces de l'est du Canada et sur deux États américains (Illinois et New York). La marque s'étend donc de St. John's jusqu'à Chicago et englobe un large éventail de services logistiques pour le déchargement, l'entreposage

(QSL) came into being four decades ago, the story goes that initially you could count the number of employees on the fingers of one hand.

Driven by Denis Dupuis's entrepreneurial spirit, passion and seemingly boundless energy, the QSL group



The strategically-located QSL America terminal at Iroquois Landing in the Port of Chicago is a major beachhead located in the heart of the vibrant U.S. Midwest market.

Stratégiquement situé à Iroquois Landing, dans le port de Chicago, le terminal QSL America est une tête de pont majeure au cœur du marché animé du Midwest américain.

QSL

et le rechargement des cargaisons de navires, camions et wagons.

Les terminaux de QSL traitent des cargaisons expédiées depuis et vers de nombreuses régions du monde, notamment l'Europe, l'Asie, l'Amérique latine, la Méditerranée, les Grands Lacs et l'Arctique canadien.

Depuis plus de 20 ans, la filiale Terminaux portuaires du Québec charge les approvisionnements pour les communautés nordiques via le terminal de Côte-Sainte-Catherine, près de Montréal. Du matériel spécialisé nécessaire à la construction des mines du Nord est chargé au Port de Bécancour, sur le Saint-Laurent. Récemment, les opérations à Bécancour ont beaucoup bénéficié des expéditions de composants vers deux nouvelles mines d'or que la compagnie Agnico Eagle exploite au Nunavut grâce à des investissements de plus d'un milliard de dollars. À l'anse au Foulon, les cargaisons conteneurisées de réapprovisionnement des mines de nickel sont traitées dans les installations de QSL.

D'autres activités liées au Nord comprennent la manutention en espace clos de concentrés de nickel au grand terminal vraquier de QSL à Beauport. Ces opérations incluent le déchargement des navires, l'entreposage intérieur et le transbordement sur des trains.

Québec, port numéro un de QSL

«Québec est indéniablement notre port numéro un, car il représente stratégiquement le dernier port en eau profonde avant les Grands Lacs avec son tirant d'eau de 15 mètres à marée basse», a déclaré M. Bellisle au cours d'une entrevue au siège social de Québec. «Nous jouons un rôle majeur pour toute cargaison qui traverse la Voie maritime du Saint-Laurent sur une base commerciale.»

has emerged through the years as a prominent marine industry player not only in Eastern Canada but in North America. About 1,300 employees located in 30 port terminals annually handle 22 million tons of bulk and break-bulk cargo. While Mr. Dupuis remains closely involved in the company as Chairman, a transition has, in effect, been taking place since January 2017's appointment of Robert Bellisle as President and CEO. Mr. Bellisle's strong management and marketing backgrounds not only equip him to be in charge of day-to-day operations, but also to be orchestrating QSL's expanding universe.

The terminal network is spread across five Eastern Canadian provinces and two U.S. states (Illinois and New York). The QSL brand, in effect, stretches from St. John's to Chicago and encompasses a wide array of logistical services for the unloading, storage and reloading of cargo from ships, trucks and railcars.

QSL terminals handle cargoes shipped to and from many parts of the world, including Europe, Asia, Latin America, the Mediterranean, the Great Lakes, and Canada's Arctic region.

For more than 20 years, subsidiary Québec Port Terminals has been loading supplies for northern communities via Côte-Sainte-Catherine's terminal near Montreal. Specialized equipment required for the construction of northern mines is loaded at the Port of Bécancour on the St. Lawrence River. Recently adding much business to the Bécancour operation has been project cargo components being shipped to two new gold mines being developed in Nunavut by Agnico Eagle through investments exceeding \$1 billion. At the Anse au Foulon sector, containerized supply cargoes for nickel mines are handled at the QSL facilities.

GROUPE DESGAGNÉS

— Congratulates —

Québec Stevedoring Ltd.

—
FOR ITS 40TH ANNIVERSARY



info@desgagnes.com
desgagnes.com
418 692 1000



Au Port de Québec, QSL exploite des terminaux dans l'estuaire, à l'anse au Foulon et à Beauport. Le Port peut accueillir des vraquiers de fort tonnage, c'est-à-dire de plus de 150 000 TPL. Les grands transporteurs maritimes amènent leurs marchandises sèches en vrac au Port de Québec, où elles sont transbordées sur de plus petits navires canadiens et étrangers qui peuvent accéder à tous les Grands Lacs par les écluses et les chenaux de la Voie maritime.

M. Bellisle souligne que «QSL est l'entreprise la plus présente dans les zones portuaires industrielles du Québec – on la trouve dans 12 des 16 zones portuaires, et probablement plus l'an prochain».

Les cargaisons diverses, entre autres les cargaisons de projets, représentent une valeur ajoutée et prennent de l'importance dans les activités de la société. «Même si l'une de nos forces a toujours été la manutention des produits d'acier, rappelle M. Bellisle, notre principale activité demeure le transport en vrac: minerai de fer, sel, sucre, céréales, granules de bois, etc.»

En ce qui concerne les tendances mondiales dans les produits de base, M. Bellisle considère que «cette question est complexe. Prenons le cas des granules de bois: l'Europe en importait beaucoup de la côte ouest du Canada il n'y a pas si longtemps. Aujourd'hui, c'est l'Asie qui commence à le faire, tandis que les clients européens se tournent vers l'est du Canada pour s'approvisionner».

In other northern-related activities, there is the enclosed handling of nickel concentrates at QSL's major bulk terminal in Beauport. Included in these operations are the unloading of vessels, the indoor storage and reloading to rail.

Port of Québec 'flagship port'

"Québec is undeniably our flagship port, strategically representing the last deepwater port before the Great Lakes, with a draft of 15 meters at low tide." Mr. Bellisle said in an interview at the Québec City headquarters. "We play a major role in any cargo that goes through and out of the St. Lawrence Seaway on a commercial basis."

At the Port of Québec, QSL operates terminals in the Estuary, the aforementioned Anse au Foulon and Beauport sectors. The port has the capacity to handle Cape-size bulkers of more than 150,000 DWT. The large ocean carriers bring their dry bulk cargo to Québec for transshipment on the smaller Canadian and foreign-flag vessels that can access the entire Great Lakes through the Seaway locks and channels.

Mr. Bellisle noted that "QSL has the largest presence in the industrial port zones of Québec – 12 out of 16 port zones, with probably more in the next year or so."



The QSL terminal at Bécancour offers versatile outdoor and indoor storage facilities to receive dry bulk, steel, breakbulk and project cargoes.

Le terminal de QSL à Bécancour offre diverses installations de stockage extérieures et intérieures pour recevoir du vrac sec, de l'acier, des marchandises diverses et des cargaisons de projets spéciaux.

DELIVERING A HIGHER STANDARD AU-DELÀ DES ATTENTES



FEDNAV PARTNERSHIP

Félicitations
pour votre 40^e
anniversaire



www.fednav.com



For more than 20 years, subsidiary Québec Port Terminals has been loading supplies for northern communities via the Côte-Sainte-Catherine terminal near Montreal.

Depuis plus de 20 ans, la filiale Terminaux Portuaires du Québec dessert les communautés nordiques à partir du terminal Côte-Sainte-Catherine, près de Montréal.

QSL 40 ANS D'EXPERTISE

Le Port de Québec tient à souligner le 40^e anniversaire de QSL, qui représente autant d'années de précieux partenariat. Nous sommes fiers de compter sur cet allié aux racines québécoises, aujourd'hui reconnu mondialement dans l'industrie de la logistique maritime.

QSL 40 YEARS OF EXPERTISE

The Port de Québec is pleased to mark QSL's 40th anniversary, which represents as many years of valuable partnership. We are proud to count on this ally with Quebec roots, now recognized all over the world in the industry of maritime logistics.



• PORTQUEBEC.CA



**PORT
QUÉBEC**

«La saison 2018 présente une forte hausse des volumes transportés car la demande asiatique continue d'influer sur les tendances du marché, indique Geoff Lemont, vice-président, Ventes et marketing, Division du vrac. Nous voyons des exportations de boulettes de fer provenant de mines du Minnesota et des importations considérables de fines frittées de fer du Brésil utilisées dans les hauts fourneaux. Il y a eu aussi beaucoup d'importations de sel après l'épuisement des stocks causé par l'hiver rigoureux de l'an dernier.»

Croissance à deux chiffres des activités

Déjà, souligne M. Bellisle, «les activités de QSL ont passablement progressé depuis deux ans, affichant une croissance composée à deux chiffres. Notre stratégie a porté des fruits.

«Au fur et à mesure de la reprise des marchés, nous avons maintenu et même élargi notre part de marché. J'attribue cela à notre empreinte unique et à nos modèles commerciaux novateurs – en particulier au fait de lier notre ingénierie à notre marketing. Quand nous proposons des services à des clients, nous n'offrons pas uniquement des solutions de simple manutention, mais des solutions logistiques complètes.»

Devant la situation générale, M. Bellisle se dit encouragé. «Nous constatons une confiance dans les investissements. Et il y a des capitaux pour soutenir cette confiance.

Breakbulk, including project cargo, is taking on added value and growth in the company's operations. "Although one of our traditional strengths lies in the handling of steel products," remarks Mr. Bellisle, "the lion's share of our business remains in bulk – commodities like iron ore, salt, sugar, grain, wood pellets, etc."

Regarding commodity trends on global markets, Mr. Bellisle considers "this is a complex question. If you just take wood pellets right now, Asia has started to draw on the West Coast of Canada. Prior to that, the West Coast was shipping a good portion to Europe. Today, users in Europe are looking to Eastern Canada for supplies."

The 2018 shipping season has been showing a surge in volumes, with Asian demand continuing to impact on market trends, observed Geoff Lemont, VP Sales and Marketing- Bulk Division. "We are seeing iron pellets from mines in Minnesota being exported and big quantities of imports coming in of iron sinter fines from Brazil used in blast furnaces. A lot of import salt has also been coming in after inventories were depleted from last year's harsh winter."

Double-digit business growth

Already, indicates Mr. Bellisle, "QSL business has expanded pretty significantly over the last two years, with compound growth in the double digits. Our strategy has paid off.



OCEAN
GO FULL FORCE

**A LEADER
IN THE CANADIAN
MARITIME INDUSTRY**

We are a major supplier of
**INTEGRATED MARINE
SOLUTIONS**

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry and meets various needs including harbour towing, salvage, ship construction and repair, marine transportation, dredging and specialized marine equipment.

GROUPOCEAN.COM | A WORLD-CLASS COMPANY AND
A TRUSTED BUSINESS PARTNER



150

A facility at Belledune, New Brunswick is one of four terminal operations falling under the umbrella of subsidiary Eastern Canada Stevedoring. The port handles some 2 million tonnes annually of dry bulk, breakbulk and project cargo.

Le port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, est l'un des quatre terminaux qui relèvent de la filiale Arrimage de l'Est du Canada. Le port manutentionne chaque année environ 2 millions de tonnes de vrac sec, de marchandises diverses et de cargaisons de projet.

Cela augure très bien. Tout le monde recherche la croissance, en particulier dans le secteur maritime.

«Du côté canadien, nous voyons des investissements, de la croissance et de nouveaux navires garnissant les flottes. Les terminaux portuaires songent à s'agrandir. On est très positifs vis-à-vis de l'industrie dans son ensemble, même au gouvernement.

«Dans ce contexte, poursuit M. Bellisle, nous essayons de rester fidèles à notre identité d'entreprise privée en suivant les principes directeurs définis par le fondateur. Le premier est de servir nos clients en faisant partie du processus de solution.

«À partir de là, toutes nos valeurs d'entreprise entrent en jeu – notamment des éléments comme la santé et la sécurité, le respect de l'environnement et même le plaisir de travailler. En pleine période de croissance, nous tenons à rester fidèles à ces valeurs fondamentales.»

Le développement durable, une valeur fondamentale

Le développement durable, souligne M. Bellisle, est une valeur essentielle pour QSL. «Si vous voulez être un opérateur de terminaux de vrac en 2018 et dans les années à venir, cela doit être une priorité pour vous. Nous examinons constamment nos processus pour voir ce qui peut être amélioré au point de vue écologique.»

À cet égard, QSL a déjà obtenu la certification environnementale Alliance verte pour ses principaux terminaux et s'est engagée à compléter ce processus pour l'ensemble de son réseau d'ici 2019.

“As the markets have picked up, we have maintained and enlarged our market share. I attribute this to our unique footprint and innovative business models – especially having our engineering linked to our marketing. When approaching customers, we are not offering just pure stevedoring but comprehensive logistics solutions.”

Looking at the overall picture, Mr. Bellisle is encouraged. “We are seeing confidence in investments. And there is the capital to back the confidence in investments. That bodes extremely well. Everyone is looking for growth, especially in the maritime industry.

“On the Canadian side, we have seen investments, growth, and new ships entering fleets. Port terminals are looking at expansion. There is a lot of positivism around the industry as a whole, and even by government.”

“Within this context,” continued Mr. Bellisle, “we try to stay in tune with the DNA of the privately-owned company through the guiding principles set by the founder. The first is to service our customers and being part of the solution process.

“From there, all of our corporate values come into play – especially things like health and safety, being respectful of the environment, and even having fun at work. As we grow, we want to remain in step with those core values.”

Core value of sustainable development

Sustainable development, Mr. Bellisle stressed, is a key value for QSL. “If you want to be a bulk terminal ope-

Un symbole éloquent de la solide philosophie écologique de QSL a été son investissement de 15 millions de dollars dans la création d'un système de traitement des eaux de ruissellement à Beauport, dont le concept est considéré comme unique. Ce système capte toutes les eaux produites par le terminal dans les zones de travail, d'entreposage et de circulation. L'an dernier, quelque 300 millions de litres d'eau ont été traités par le système avant d'être déversés dans le fleuve Saint-Laurent, conformément aux normes de protection de l'eau d'Environnement Canada.

Mettant en contexte cette initiative remarquable, M. Bellisle a utilisé ces mots évocateurs: «Nous exploitons un grand terminal en vrac dans une ville du patrimoine mondial de l'UNESCO – cela implique une grande responsabilité.»

Tendance accrue vers les grands projets

Cette année par ailleurs, vu l'élargissement de ses horizons et le rôle crucial joué par l'intermodalité dans le transport de cargaisons de projets, QSL a conclu une alliance stratégique avec le Groupe Robert et avec Express Mondor. L'entente vise à créer l'un des plus importants consortiums de transport lourd et surdimensionné de l'est du Canada. L'intégration verticale confère à la nouvelle entité, Mondor-Watson, une agilité et une efficacité accrues. Les clients ciblés se trouvent tant aux États-Unis qu'au Canada.

«De plus en plus de grands projets sont annoncés dans diverses provinces», déclare M. Bellisle, soulignant la décision prise à la fin d'août par le gouvernement du Québec d'investir dans le projet de Métaux BlackRock au Saguenay.»

Le gouvernement québécois fournit une aide financière totale de 185 millions de dollars à Métaux BlackRock

rator en 2018 et in the future, this has to be in the forefront of your thinking. We constantly review processes to see what can be improved from a 'green' standpoint."

In this connection, QSL has already obtained Green Marine environmental certification for its major terminals and has committed to complete this process for its entire network by 2019.

Symbolizing, in striking fashion, QSL's strong green philosophy has been its investment of about \$15 million in creating a runoff water treatment system in Beauport believed to be unique in concept. It captures all waters generated by the terminal in the working, storage and traffic areas. Last year, an estimated 300 million liters of water were treated by the system and discharged into the St. Lawrence River in keeping with Environment Canada water protection standards.

Putting this special, substantial undertaking in context, Mr. Bellisle used these evocative words: "We are operating a big bulk terminal in a UNESCO-recognized heritage city – that carries with it a great responsibility."

Rising thrust into large projects

Meanwhile, reflecting a broadening of its horizons and underlining intermodality's crucial role in project cargo moves, QSL earlier this year struck a strategic alliance with Groupe Robert and Express Mondor. The agreement is aimed at creating one of the largest heavy-hauling and over-sized transportation consortiums in Eastern Canada. The vertical integration endows the new entity, Mondor-Watson, with enhanced agility and effectiveness. Targeted are customers in the United States as well as Canada.



QSL developed a runoff water treatment system at Beauport believed to be unique in concept.

QSL a développé à Beauport un système de traitement des eaux de ruissellement dont le concept est semblé-il unique.

Steel beams being delivered for the new Champlain Bridge under construction – a project cargo operation confided to the Watson-Sycamore heavy hauling and oversized transportation enterprise in which QSL is now co-owner.

Des poutres d'acier sont livrées pour la construction du nouveau pont Champlain – un projet de transport lourd et surdimensionné confié à Watson-Sycamore, une entreprise dont QSL est maintenant co-propriétaire.



QSL

pour aider à la construction d'une mine à ciel ouvert de fer, de vanadium et de titane près de Chibougamau, dans le nord du Québec. De plus, le gouvernement provincial verse 63 millions de dollars à Développement Port Saguenay (filiale de l'Administration portuaire du Saguenay) pour assurer le développement des infrastructures énergétiques requises dans le Port de Grande-Anse.

La somme de près de 1,2 milliard de dollars nécessaire au projet étant presque entièrement réunie, la construction devrait débuter aussitôt l'autorisation environnementale réglementaire obtenue. Pour le terminal de QSL à Grande-Anse, le projet pourrait se traduire par un trafic supplémentaire de plusieurs centaines de milliers de tonnes par année.

«Tous ces projets entraînent un besoin de transport spécialisé, de dire M. Bellisle. Souvent, les composants

“More and more large projects are being announced in various provinces,” said Mr. Bellisle, immediately singling out the decision in late August of the Québec government “to pour money into the BlackRock project in Saguenay.”

The Québec government is providing a total of \$185 million in financial assistance to BlackRock Metals to support the construction of an iron, vanadium and titanium open pit mine near Chibougamau in Northern Québec. In addition, the provincial government is providing funding of \$63 million to Développement Port Saguenay (a subsidiary of the Saguenay Port Authority) to ensure the development of the necessary energy infrastructures in the port's Grande Anse sector.

With the total project funding of \$1.2 billion nearing completion, construction is expected to swing rapidly into action following regulatory environmental authorization.

40
ANS
YEARS

bnc.ca



BANQUE
NATIONALE

NATIONAL
BANK

Réalisons vos idées[™] | Powering your ideas[™]

Fière de célébrer
le 40^e anniversaire de QSL.

Proud to celebrate
the 40th anniversary of QSL.

™ RÉALISONS VOS IDÉES est une marque de commerce de la Banque Nationale du Canada. / ™ POWERING YOUR IDEAS is a trademark of National Bank of Canada.

sont fabriqués à l'étranger, ce qui fait appel à la grande capacité du transport maritime. Il était donc logique de réduire les risques liés au positionnement logistique de ces projets.»

Horizons futurs

Interrogé par *Maritime Magazine* sur l'éventualité de nouveaux partenariats ou d'agrandissements de terminaux, M. Bellisle indique, sans entrer dans les détails: «Nous étudions certaines possibilités de croissance des deux côtés de la frontière. Nous avons les capitaux qu'il faut pour franchir les prochaines étapes.»

Quel intérêt suscite le projet de terminal pour conteneurs à Beauport annoncé en décembre dernier par Mario Girard, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Québec?

M. Bellisle répond avec prudence, rappelant d'abord que divers projets existent déjà à Montréal, à Halifax, à Sydney et dans le détroit de Canso, projets qui visent le même segment de marché. «Le facteur de risque doit être correctement évalué.»

La connaissance des milieux locaux que possède QSL peut offrir «un avantage potentiel, selon M. Bellisle, mais nous nous contentons pour l'instant d'observer. Ce doit être le bon moment, le bon endroit et la bonne occasion pour l'entreprise».

«Des projets sont encore dans l'air, conclut M. Bellisle, et nous ne pouvons écarter aucune possibilité.» 

For the QSL terminal at Grande Anse in Saguenay, the project could translate into new business of several hundred thousand tons a year.

“With all these projects, there's a need for specialized transport,” said Mr. Bellisle. “Many times, the components are manufactured overseas and this brings in the maritime transport dimension. So it has been a logical fit to de-risk the logistical positioning of these projects.”

Future horizons

Asked by *Maritime Magazine* if any new partnerships or terminal expansions are on the radar screen, Mr. Bellisle indicated, without going into details: “We are looking at growth opportunities on both sides of the border. We have the capital to make the next steps.”

Any interest in the container terminal project in the Beauport sector announced last December by Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority?

In responding, Mr. Bellisle expressed himself cautiously, noting first of all that there are various projects in Montreal, Halifax, Sydney and the Strait of Canso catering to the same market segment. “The risk factor has to be properly assessed.”

While QSL's local knowledge could offer “a potential advantage,” Mr. Bellisle stated: “For the moment, we are content to watch the landscape. It has to be the right time, right place and right opportunity for the company.”

“Things are still up in the air,” Mr. Bellisle concluded, but we cannot dismiss the possibility.” 



CIMA+

Excellence
en ingénierie / in engineering

Cima+ est fière de travailler en partenariat avec QSL sur des solutions multidisciplinaires de terminaux maritimes, de la conception jusqu'à la mise en service. Réalisé en 5 mois, le nouveau terminal portuaire à Nanticoke, en Ontario, en est un récent exemple. Cima+ souhaite succès et prospérité à QSL!

Cima+ is proud to work in partnership with QSL on multidisciplinary marine terminal solutions, from design to commissioning. Completed within five months, the new port terminal in Nanticoke, Ontario, is just one of the most recent examples. Cima+ wishes QSL continued success and prosperity!

Siège social / headquarters:
Laval, Québec, CANADA
+ 1 514-337-2462

www.cima.ca

40

ans de passion,
un héritage pour les générations futures

years of passion
for tomorrow's generations



photo : Dany Manning



LA RÉUSSITE SUR MESURE
TAILOR-MADE SUCCESS



SANTÉ ET SÉCURITÉ :
POUR NOS GENS, PAR NOS GENS.
HEALTH AND SAFETY:
FOR OUR PEOPLE, BY OUR PEOPLE.



qsl.com
+1 418-522-4701



Special message from Denis Dupuis, Founder and Chairman

Message spécial de Denis Dupuis, fondateur et président du conseil

«QSL célèbre son 40^e anniversaire cette année. Quand je pense au passé, je vois que notre histoire a été un tremplin vers un avenir passionnant. QSL est née du désir ardent de réunir des amis et des partenaires commerciaux pour offrir des services sur mesure et des solutions pragmatiques à nos clients. La confiance acquise au fil des ans avec les transporteurs, producteurs, expéditeurs, réceptionnaires et courtiers repose sur une combinaison de main-d'œuvre qualifiée, de matériel novateur et d'une équipe de gestion expérimentée. Notre culture de résolution de problèmes alimente notre souci constant de dépasser les attentes et de nous associer aux meilleurs pour y arriver. Nous sommes fiers des nombreuses alliances stratégiques établies au fil des ans, y compris de notre toute récente association avec deux leaders de l'industrie du transport, pour créer l'un des plus importants consortiums de transport lourd et de transport surdimensionné dans l'est du Canada.

«Depuis quatre décennies, nous avons la chance d'exercer nos activités dans cet environnement captivant, et nous croyons que ce privilège entraîne de grandes responsabilités. Notre approche doit être sensée et souple. Nos pratiques, impeccables. Nous ne pouvons pas nous contenter d'être juste corrects: nous devons être les meilleurs et nous efforcer constamment d'exceller pour offrir aux générations futures un héritage dont nous pourrions être fiers.» **M**

“QSL is celebrating its 40th Anniversary this year. When I look at the past, I see our history as a stepping stone to an exciting future. QSL was created from the eagerness to unite friends and business partners in order to offer tailored services and pragmatic solutions to our clients. The trust earned over the years with carriers, producers, shippers, receivers, and brokers is based on a combination of qualified labour, innovative equipment, and an experienced management team. Our problem-solving culture fuels our ongoing desire to exceed expectations and partner with the best to do so. We are proud of the many strategic alliances built over the years, including our most recent association with two transport industry leaders to create one of the largest heavy hauling and oversized transportation consortiums in Eastern Canada.

For four decades now, we've had the chance to operate in this captivating environment and we believe great responsibilities come with this privilege. Our approach must be sensitive and agile. Our practices, impeccable. We can't just do it right, we have to be the best and constantly strive to excel in order to offer the next generations a legacy to be proud of.” **M**

Full Seaway Depth...

On the north shore of Lake Ontario



- Heavy lifts
- Project cargoes
- Bulk handling
- Transit shed
- Industrial land for port related industries
- Acres for open storage
- Bonded warehousing
- Equipment to suit all needs
- Direct access to Highway 401

One call provides full service, including

- stevedoring
- storage
- distribution and
- inland transportation

Rail Spur and Dimensional Move Track

President and CEO
Oshawa Port Authority
Tel. : (905) 576-0400
Fax : (905) 576-5701

Terminal Manager
Oshawa Stevedoring Inc.
Tel. : (905) 728-9299
Fax : (905) 728-7898

Canada



www.oshawaportauthority.ca



The QSL terminal in the Anse au Foulon sector of the Port of Québec notably handles resupply cargoes for nickel mines in Canada's Arctic region.

Le terminal de QSL dans le secteur de l'Anse-au-Foulon du Port de Québec manutentionne notamment des cargaisons de réapprovisionnement pour les mines de nickel de l'Arctique canadien.

FAITS SAILLANTS

- Denis Dupuis est le fondateur et président du conseil de la société privée QSL, créée en 1978 et établie dans le Port de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent.
- La société est aujourd'hui une entreprise de manutention de marchandises diverses et un exploitant de terminal de classe mondiale, traitant chaque année 22 millions de tonnes de vrac et de marchandises diverses dans l'est du Canada et aux États-Unis.
- De taille relativement modeste à ses débuts, l'entreprise s'est développée au point qu'elle compte aujourd'hui pas moins de 1 300 employés répartis dans 30 terminaux maritimes, où plus de 1 200 navires sont chargés et déchargés chaque année.
- Son réseau de terminaux couvre cinq provinces canadiennes et deux États américains (New York et Illinois).
- Avec un réseau allant de St. John's à Chicago, QSL fournit à ses clients des solutions sur mesure grâce à des méthodes de manutention innovantes et à une attention minutieuse aux cargaisons.
- QSL offre à sa clientèle une vaste gamme de services logistiques pour le déchargement, le stockage et le rechargement des cargaisons de navires, de camions et de wagons.
- Au cours des quatre dernières décennies, QSL a établi une tradition d'excellence pour la manutention efficace d'une grande variété de produits tels que le vrac sec, les produits d'acier, les produits forestiers, les marchandises diverses et les cargaisons liées à des projets.
- Robert Bellisle est président et chef de la direction de la société depuis janvier 2017. Les autres membres de l'équipe de la haute direction comprennent Alphonse Bélanger, vice-président exécutif; Dominic Picard, vice-président et chef, Direction financière et informatique; Geoff Lemont, vice-président, Division des ventes et du marketing du vrac; Stéphan Hamel, vice-président et chef des opérations; Ivan Boileau, vice-président, Projets spéciaux; Jean Gaudreau, directeur, Affaires juridiques; Nathalie Rousseau, directrice principale, Ressources humaines; et Claudine Couture-Trudel, directrice principale, Stratégie et communications.
- À la tête des filiales externes se trouvent Bruce Graham, vice-président de Great Lakes Stevedoring, Donald Roy, président d'Arrimage de l'Est, Stephen Mosher, vice-président de NASCO et Venkat Saranadhi, vice-président, Services aux manufacturiers, QSL America. 

KEY FACTS

- Denis Dupuis is Founder and Chairman of privately-owned QSL, created in 1978 and headquartered on Québec City's St. Lawrence River harbourfront.
- The company has emerged as a world class stevedore and terminal operator, handling about 22 million tonnes annually of bulk and break-bulk cargo in Eastern Canada and the United States.
- From a fledgling operation based in Québec City, it has grown into an enterprise of some 1,300 employees located in 30 maritime terminals where more than 1,200 vessels are loaded and unloaded annually.
- The terminal network covers five Canadian provinces and two U.S. states (New York and Illinois).
- With a network stretching from St. John's to Chicago, QSL provides its customers with tailor-made solutions through innovative handling methods and meticulous cargo care.
- QSL offers its clientele an extensive array of logistical services for the unloading, storage and reloading of cargo from ships, trucks and rail-cars.
- Over the course of four decades, QSL has established a tradition of excellence for the efficient handling of a large variety of commodities such as dry bulk, steel products, forest products, breakbulk and project cargoes.
- On the senior management team, Robert Bellisle has been President and CEO since January 2017. Other members include Alphonse Bélanger, Executive Vice-President; Dominic Picard, VP and Chief Financial and IT Officer; Geoff Lemont, VP Sales and Marketing Bulk Division; Stéphan Hamel, VP and Chief Operating Officer; Ivan Boileau, Vice-president, Special projects; Jean Gaudreau, Director, Legal Affairs; Nathalie Rousseau, Senior Director, Human Resources; and Claudine Couture-Trudel, Senior Director, Strategy and Communications.
- At the helm of external subsidiaries are Bruce Graham, VP Great Lakes Stevedoring, Donald Roy, President of Eastern Stevedoring, Stephen Mosher, VP NASCO, and Venkat Saranadhi, VP Mill Services of QSL America. 



QSL founder Denis Dupuis is flanked by Executive VP Alphonse Bélanger, who has been a key member of the corporate team for many years.

Le fondateur de QSL, Denis Dupuis, est accompagné du vice-président exécutif, Alphonse Bélanger, un membre clé de la société depuis plusieurs années.

40 Years of Storied History 40 ans d'histoire étape par étape

1978 Denis Dupuis fonde la Québec Stevedoring Co. Ltd. (QSL).

1984 QSL achète au Groupe Desgagnés une participation de 50 % dans le terminal de Murray Bay, qu'il rebaptise Terminaux portuaires du Québec. QSL prend en charge les opérations des terminaux de Bécancour, Gros-Cacouna, Matane, Pointe-au-Pic, Grande-Anse, Rimouski et Gaspé, tous encore actifs aujourd'hui.

1991 QSL poursuit son expansion avec l'acquisition de St. Lawrence Stevedoring du Groupe Cast, dirigé par Frank Narby.

1994 QSL traverse les frontières du Québec quand Oshawa Stevedoring est créée en Ontario.

1996 QSL décide d'aller vers l'est, au Nouveau-Brunswick, en offrant des services au Port de Belledune et en créant Arrimage de l'est du Canada.

1978 Denis Dupuis founded Québec Stevedoring Co. Ltd. (QSL).

1984 Quebec Stevedoring buys half interest in Murray Bay Terminal from Desgagnés Group and re-names it Quebec Port Terminals. QSL takes over the operations of Bécancour, Gros-Cacouna, Matane, Pointe-Aux-Pics, Grande Anse, Rimouski and Gaspé, and all still active today.

1991 QSL continues expansion with the acquisition of St. Lawrence Stevedoring from the Cast group led by Frank Narby.

1994 QSL crosses the Québec borders when Oshawa Stevedoring is created in Ontario.

1996 Wanting to go east, New Brunswick is targeted. Services are initiated at the Port of Belledune, and Eastern Canada Stevedoring is created.

1997 Terminaux portuaires du Québec devient un partenaire important pour l'approvisionnement des collectivités du Nord, grâce à l'exploitation de ses installations de Côte-Sainte-Catherine.

1999 QSL fonde la Great Lakes Stevedoring pour étendre ses services aux régions du Grand Toronto et des Grands Lacs.

1999 Achat des actions de Desgagnés dans TPQ, ce qui fait de QSL le seul actionnaire de cette société.

2006 QSL étend son réseau en créant d'autres sociétés, notamment la North America Stevedoring (NASCO), localisée au Iroquois Landing Terminal, dans le Port de Chicago. Un terminal multimodal y est construit en collaboration avec le Canadien National.

2007 Un nouveau partenariat est formé à Terre-Neuve-et-Labrador avec la création d'Integrated Logistics, aujourd'hui bien établie dans les ports d'Argentia et de Long Pond.

2010 Deux nouveaux terminaux s'ajoutent au réseau QSL: celui de Port Weller et celui de Port Colborne, sur le canal Welland.

2012 Denis Dupuis ajoute à QSL la filiale Arrimage du Nord qui, avec ses terminaux de Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre, dessert les compagnies minières de la Côte-Nord. La même année, Great Lakes Stevedoring étend ses activités au Port de Goderich.

2014 QSL établit des partenariats dans deux nouveaux terminaux: Port Hawkesbury et Liverpool, en Nouvelle-Écosse.

1997 Quebec Port Terminals becomes an important partner for the supply of northern communities through the operations of its facility at Côte-Sainte-Catherine.

1999 Foundation of Great Lakes Stevedoring to broaden QSL's services through the Greater Toronto and Great Lakes areas.

1999 Purchases Desgagnés shares in TPQ, making QSL the only stakeholder in this company.

2006 QSL further spreads its wings through various entities, notably with North America Stevedoring Company (NASCO) situated at the Iroquois Landing Terminal of the Port of Chicago. A multimodal terminal was also built on the site in collaboration with Canadian National railway.

2007 A new partnership emerges from Newfoundland and Labrador with the creation of Integrated Logistics, well established today in the ports of Argentia and Long Pond.

2010 Two new terminals are added to the QSL network at Port Weller and Port Colborne along the Welland Canal.

2012 Denis Dupuis adds Northern Stevedoring to QSL subsidiaries in order to serve via its Sept-Îles, Port Cartier, Baie Comeau and Havre-St-Pierre terminals the mining industries of Québec's Côte-Nord region. The same year, Great Lakes Stevedoring expands its operations to the Port of Goderich.

2014 QSL establishes partnerships in two new terminals in Port Hawkesbury and Liverpool, Nova Scotia.



beton provincial

Félicitations à QSL pour vos 40 ans!
Ensemble, nous innovons dans de grands projets.
Et c'est avec fierté que nous vous comptons
parmi nos partenaires.

Congratulations to QSL on its 40th anniversary!
Together, we innovate in large projects.
We are indeed very proud to have you among our partners.

www.betonprovincial.com
418-627-7242

© Alberto Audioso



QSL extensive network.

Vaste réseau QSL.

Source: QSL

2015 QSL s'associe à l'Ogdensburg Bridge and Port Authority, dans l'État de New York, à qui elle fournit des services de logistique et de marketing pour l'aider à développer ses installations.

2016 Création de Coastal Stevedoring pour fournir des services de terminal et d'arrimage au Port de Summerside (Î.-P.-É.). Le Port de Charlottetown est ensuite rapidement intégré au réseau.

2017 QSL America est créée pour fournir des services à des aciéries américaines, qui peuvent ainsi bénéficier du savoir-faire de QSL en matière de logistique.

2018 QSL se joint au Groupe Robert (Watson et Sycamore) et à Express Mondor pour établir l'un des plus importants consortiums de transport lourd et hors normes de l'est du Canada. QSL est l'actionnaire majoritaire de la nouvelle entité appelée Mondor-Watson. 

2015 QSL joins the Ogdensburg Bridge and Port Authority in the state of New York in providing logistics and marketing services to help the OBPA develop its facilities.

2016 Coastal Stevedoring is born to provide terminal and stevedoring services at the Port of Summerside, PEI. The Port of Charlottetown is rapidly integrated into the network.

2017 QSL America is created to provide some services to steel mills in the USA. This allows these mills to benefit from QSL's strength in logistics.

2018 QSL joins forces with Groupe Robert (Watson and Sycamore) and Express Mondor to establish one of the largest heavy hauling and oversized transportation consortiums in Eastern Canada. QSL is the majority shareholder in the new entity called Mondor-Watson. 





Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

**Notre engagement :
la sécurité de la navigation
et des services de pilotage efficaces**

**Our commitment:
the safety of navigation
and efficient pilotage services**

VISIONNEZ
LA VIDÉO CORPORATIVE
de L'APL!

WATCH
THE LPA CORPORATE
VIDEO!

©Louis Rhéaume

www.pilotagestlaurent.gc.ca



Video de l'APL



AP/F

Canada is the fifth largest exporter of agricultural and food products in the world, with the Port of Vancouver accounting for the bulk of grain exports.

Le Canada occupe le 5e rang mondial pour les exportations de produits agricoles et alimentaires. Une très grande partie des exportations canadiennes de céréales transitent par le port de Vancouver.

Strong export outlook for Canada's agri-food sector

Excellentes perspectives d'exportation dans le secteur agroalimentaire canadien

Julie Gedeon

Le secteur agroalimentaire canadien devrait terminer l'année 2018 sur une performance à l'exportation relativement forte après un début d'année difficile. Les exportations de céréales et d'oléagineux ont chuté au premier trimestre en raison du manque de wagons de chemin de fer survenu en février.

Les intempéries ont entraîné des retards opérationnels dus entre autres au vieillissement du matériel ferroviaire. La disponibilité globale des wagons avait déjà été réduite par la demande accrue de wagons pour le secteur énergétique.

Canada's agri-food sector is expected to end 2018 with a relatively strong export performance after a shaky start to the year. Grain and oilseed exports plummeted in the first quarter due to a lack of railcar capacity in February.

Inclement weather caused some operational delays, particularly to aging rail equipment. The overall availability of railcars had already been reduced by the greater demand for railcars by the energy sector.

"There's a strong competition for these railcars now that many pipelines – especially out West – are at or near

«On s'arrache les wagons maintenant que de nombreux pipelines, surtout dans l'Ouest, ont à peu près atteint leur débit maximal», explique Ross Prusakowski, économiste principal à Exportation et développement Canada (EDC). «En outre de nouvelles règles de sécurité imposent un nombre réduit de voitures pour former un train transportant des produits combustibles.»

Par ailleurs, l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent a été retardée jusqu'au 29 mars par des températures glaciales qui ont maintenu l'épaisseur de la glace. «Nous avons besoin d'une flotte de brise-glaces plus efficace du côté canadien et du côté américain», souligne Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce maritime. «Les ressources en cas d'imprévu sont très vulnérables, car les bateaux de la Garde côtière sont vieillissants et tombent souvent en panne.»

La bonne nouvelle est que tout le monde était à jour en juillet et que les perspectives à long terme sont positives pour le volume et la valeur des exportations agroalimentaires du Canada.

Ces exportations sont substantielles: 56 milliards de dollars en 2017. «Environ la moitié de tout ce que nous produisons est exporté sous forme de produits primaires, de boissons ou de produits alimentaires transformés», rapporte l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire.

capacity,” explains Ross Prusakowski, a senior economist with Export Development Canada (EDC). “New safety rules have also reduced the number of cars that can form a train with fuel-related products.”

Additionally, the St. Lawrence Seaway had its opening delayed until March 29 by frigid temperatures that kept ice thick. “We need a more robust icebreaking fleet on both the Canadian and U.S. side of the border,” emphasizes Bruce Burrows, the president the Marine Chamber of Commerce. “There's very little contingency because the coast guard fleets are so old and break down so often.”

The good news is everyone was caught up by July or earlier and the long-range outlook is positive in terms of the volume and value of Canada's agri-food exports.

These exports are substantial: amounting to \$56 billion in 2017. “Approximately half of everything we produce is exported as either primary commodities or processed food and beverage products,” reports the Canadian Agri-Food Trade Alliance.

Indeed, Canada is the fifth largest exporter of agricultural and food products in the world after the European Union, the United States, Brazil and China. “We export half of our beef/cattle, 70 % of our soybeans, 70 % of our pork, 75 % of our wheat, 90 % of our canola, and 95 % of our pulses,” the Alliance says, adding that in the past 10 years these exports have grown by 103 %.



Grain shipments are showing great strength at West and East coast ports.

Les ports de la côte Ouest et de la côte Est montrent une grande vigueur dans l'expédition de céréales.

De fait, le Canada est le cinquième exportateur de produits agricoles et alimentaires au monde après l'Union européenne, les États-Unis, le Brésil et la Chine. «Nous exportons la moitié de notre bœuf, 70 % de notre soja, 70 % de notre porc, 75 % de notre blé, 90 % de notre canola et 95 % de nos légumineuses», ajoute l'Alliance. En dix ans, ces exportations ont augmenté de 103 %.

Hausse de la demande mondiale de protéines

Plus la Chine, l'Inde et d'autres pays s'enrichissent, plus on y constate une forte demande pour les protéines, lesquelles proviennent surtout des bovins et des porcs. «Bien sûr ce bétail supplémentaire exerce un effet global sur la chaîne d'approvisionnement, car il nécessite plus de nourriture, etc.», a déclaré M. Prusakowski.

Les principaux ports canadiens – Vancouver, Halifax et Montréal – signalent déjà des volumes stables en glissement annuel, selon EDC. Ils envisagent donc investir dans les infrastructures pour augmenter et améliorer leur capacité de manutention. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF), par exemple, signale les prévisions indiquant que les ports à conteneurs de la côte ouest du Canada seront bondés d'ici le milieu des années 2020 si l'on n'augmente pas leur capacité.

«Nous travaillons avec nos terminaux de conteneurs existants pour accroître et améliorer leurs opérations», déclare Robin Silvester, PDG de l'APVF. «Mais même avec ces améliorations, il faudra des capacités supplémentaires, ce qui indique la pertinence du projet de terminal 2 de Roberts Bank, un nouveau terminal à conteneurs à trois postes qui fournirait l'espace nécessaire pour répondre à l'augmentation prévue du commerce conteneurisé.» L'an dernier, l'APVF a reçu du gouvernement fédéral un financement jumelé de 250 000 dollars pour évaluer les informations en temps réel sur la performance de la chaîne d'approvisionnement pour l'ensemble de la manutention de ses cargaisons en vrac. Cette collaboration avec Transports Canada devrait permettre de repérer les goulots d'étranglement ferroviaires et routiers, de prioriser les projets d'infrastructure et d'optimiser les opérations existantes.

Pour le Port de Vancouver, beaucoup de choses sont en jeu à la fois pour les conteneurs et le vrac, après une autre performance record en 2017, où les expéditions de céréales ont atteint un autre sommet de 23,6 millions de tonnes.

Capacité existante

Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, invite les expéditeurs à reconsidérer le rendement de son port, qui offre le temps d'escale le plus rapide en Amérique du Nord et une capacité céréalière de 20 millions de tonnes actuellement utilisée pour moins de la moitié. «Le volume des cultures, qui a été important depuis quatre ans, ne semble pas modifier les quantités que nous recevons, dit-il. C'est comme si des quantités fixes étaient allouées par route, quelles que soient les possibilités de stockage et de traitement plus rapide que nous offrons.»

Le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent a vu ses marchandises augmenter de 4 % cette année grâce surtout au trafic céréalière, mais il fonctionne toujours à la moitié de sa capacité. Les livraisons canadiennes de céréales par la Voie maritime du Saint-Laurent entre le

Rising global demand for protein

As China, India and other nations increase their overall wealth, there's expected to be a greater consumer demand for protein with a greater portion derived from cattle and hogs. "And, of course, there's an overall supply chain effect with these additional livestock, for example, requiring more feed and so forth," Mr. Prusakowski says.

Canada's leading ports – Vancouver, Halifax and Montreal – are already reporting steady year-over-year volumes, according to the EDC. They are likewise looking at infrastructure investments to expand and improve their cargo handling capacities. The Vancouver Fraser Port Authority (VFPA), for example, has noted the forecasts indicating that Canadian West Coast container ports will be full by the mid-2020s unless new capacity is created.

"We are partnering with our existing container terminals to expand and improve their operations," says Robin Silvester, VFPA's President and CEO. "But even with these improvements, further capacity will be required, highlighting the need for the Roberts Bank Terminal 2 project, a proposed new three-berth container terminal that would provide the space needed to meet forecasted demand for trade of goods in containers." The VFPA received \$250,000 in matched funding last year from the federal government to assess real-time information on supply chain performance for all of its bulk cargo handling. The joint effort with Transport Canada is expected to identify rail and road bottlenecks, prioritize infrastructure projects, as well as optimize existing operations.

For the Port of Vancouver, much is at stake on both the container and bulk fronts following another record performance in 2017, when grain shipments surged to another summit of 23.6 million tonnes.

Existing capacity

Tim Heney, the Thunder Bay Port Authority's President and CEO, encourages shippers to take another look at his port's fastest North American turnaround and 20-million-tonne grain capacity that is currently being used for less than half that volume. "Crop size, which has been historically large over the past four years, doesn't seem to significantly change the amount we receive," he says. "It's as if certain amounts are allocated per route, regardless of the potential to store and handle it faster here."

The Great Lakes-St. Lawrence Seaway system has seen its overall commodities increase by four per cent this year in good part as a result of grain but is also still operating at half its capacity. Canadian grain shipments through the St. Lawrence Seaway between March 29 and Aug. 31 totalled 4.3 million metric tons (MMT), up 13 % over the same period in 2017.

"Ontario grain, particularly corn and soybean yields, were greater," confirms Bruce Hodgson, the St. Lawrence Seaway Management Corporation's Director of Market Development. "So we're seeing a good flow to stable markets, particularly in Europe, and expect a strong finish to the year."

29 mars et le 31 août ont totalisé 4,3 millions de tonnes métriques (MMT), en hausse de 13 % par rapport à la même période en 2017.

«Les volumes de céréales en Ontario, particulièrement du maïs et du soja, ont été plus élevés», confirme Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. «Nous voyons donc un bon flux vers des marchés stables, en particulier en Europe, et nous nous attendons à finir l'année en beauté.»

Une récolte américaine plus abondante (alors que 2017 était une année de sécheresse) a fait que certaines céréales ont été expédiées à l'étranger par la Voie maritime plutôt que par le Mississippi et la côte du golfe du Mexique. «Avec la Voie maritime, le grain est chargé directement sur des navires océaniques plutôt que sur des chalands, ce qui réduit les manutentions et aide à assurer la qualité et à diminuer les coûts, rendant la Voie maritime très concurrentielle», affirme M. Hodgson.

Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce maritime, a déclaré que 2017 a été un point tournant. «Nous avons finalement émergé d'une profonde récession et avons augmenté d'environ 9 % nos exportations céréalières.»

«À moyen et long terme, poursuit M. Burrows, nous sommes très optimistes quant aux légumineuses. L'Inde, l'Afrique du Nord et l'Europe – tous des pays consommateurs qui sont limités dans ce qu'ils peuvent produire eux-mêmes – devraient être des marchés solides pour les légumineuses expédiées par la Voie maritime.»

A stronger U.S. crop (as compared to 2017's drought year) led to some grain being shipped overseas through the Seaway rather than the Mississippi and Gulf Coast. "With the Seaway, the grain is loaded directly onto salties rather than barges, so there is less handling, which helps to ensure quality and reduces costs, making the Seaway very competitive," Mr. Hodgson states.

Bruce Burrows, President of the Chamber of Marine Commerce, says 2017 was a turning point. "We finally emerged from a deep recession and were up about nine per cent in terms of grain exports last year."

"Medium and long-term," Mr. Burrows continued, "we're very optimistic about pulses. India, North Africa and Europe – all pulse consumers that are limited in what they can supply themselves – are expected to be strong markets for pulses shipped through the Great Lakes and Seaway."

Labour strike at Vittera in Montreal

Not all the ports had good news, and some may have benefitted from the misfortune of others. The Port of Montreal suffered a major decline in grain shipments as a result of the Vittera agri-food giant locking out its employees at the port last Jan. 30 until a deal in principle was struck in mid-September.

"So we've handled only about 800,000 tonnes of grains and pulses by the end of August compared to more than four million in 2017," says Tony Boemi, the Montreal Port Authority's VP of Growth and Develop-

Port of Johnstown
Ontario, Canada

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com
@portofjohnstown.com

Shipping times from the Port of Johnstown:

- Toronto → 3.5 hours
- Ottawa → 1 hour
- Montreal → 2 hours
- U.S.A. → 10 minutes
- New York City → 6.5 hours

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**

HWY/AUT
H₂O



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF NORTH
AMERICA



TRADING IN
OVER 50 GLOBAL
MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

**SIMPLE.
COMPETITIVE.
CONNECTED.**

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

@HWYH2O

WWW.HWYH2O.COM



Sylvain Giguère/APM

Grain shipping is a growing segment of Montreal's total cargo activity.

Le transport de grain est un segment croissant de l'activité de fret à Montréal.

Conflit de travail chez Viterra à Montréal

Certains ports ont eue moins de chance et d'autres ont pu en profiter. Montréal a subi une baisse de ses livraisons de céréales à la suite du lock-out décrété par le géant agroalimentaire Viterra le 30 janvier dernier, jusqu'à ce qu'un accord de principe soit conclu à la mi-septembre.

«Fin août nous avons donc traité environ 800 000 tonnes de céréales et de légumineuses, comparativement à plus de quatre millions en 2017», a déclaré Tony Boemi, VP, Croissance et développement, Administration portuaire de Montréal. «Ces ventes sont allées ailleurs; mais la bonne nouvelle c'est que nous sommes de retour pour la haute saison.»

Avec environ la moitié des deux millions de tonnes de lentilles stockées dans des silos canadiens, le Port de Montréal prévoyait un automne occupé. «Notre activité européenne est en hausse d'environ 8,5 % et cela comprend des cultures spéciales, a signalé M. Boemi. «Nos clients européens apprécient la commodité et la qualité supérieure de nos envois conteneurisés, qui sont plus fréquents, moins volumineux et plus facilement repérables.»

Le printemps humide de cette année au Manitoba et en Saskatchewan pourrait réduire les rendements globaux des Prairies cette année. À cause des grands troupeaux de bétail américains, les exportations de bovins canadiens sont restées stables au cours des sept premiers mois et leur valeur a légèrement baissé.

«Les animaux d'élevage canadiens ont également connu une hausse importante cette année, a déclaré M. Prusakowski. Alors ce nouveau bétail sera bientôt prêt pour l'abattage.»

Les ventes de porc pourraient augmenter quelque peu en volume et en valeur, en raison de rapports faisant état d'une grippe porcine qui a touché une partie de la Chine en août et en septembre et qui a nécessité des mesures

ment. «That business went elsewhere, but the good news is we're back for the peak season.»

With roughly half of the two million tonnes of lentils stored in Canadian silos, the Port of Montreal anticipated a busy fall. «Our European business is up about 8.5 % and that includes special crops», Mr. Boemi says. «Our European customers appreciate the convenience and higher quality of our containerized shipments that they can receive more frequently in smaller quantity shipments and more readily trace.»

This year's wet spring in Manitoba and Saskatchewan may reduce this year's overall Prairie yields. As for livestock, large U.S. herds have kept the volume of Canadian cattle exports flat over the first seven months and the value somewhat lower.

«There's also been significant re-growing of the Canadian stock this year», Mr. Prusakowski said. «So that supply will be slaughter-ready soon.»

Hog sales might increase somewhat in volume and value based on reports of a pig flu affecting some of China this past August and September and requiring some culling. «However, the extent of this pig flu's impact remains unknown», Mr. Prusakowski shares.

Benefits of CETA

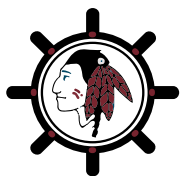
The Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) between Canada and the European Union is driving some of the export increases, giving Canadian corn growers, for example, improved access to European markets.

«At the same time, the EU has placed a retaliatory tariff on U.S. corn», Ian Hamilton, the Hamilton Port Authority's president and CEO, says. «Whether the motivating factor is tariff changes or something else, what's happening now with corn is an example of how



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





CP Rail

CP is investing \$500 million in high-capacity hopper cars, with more than 500 slated for service by the end of this year.

Le CP investit 500 millions de dollars dans des wagons-trémies à grande capacité, dont plus de 500 entreront en service d'ici la fin de l'année.

d'abattage. «Mais on ne sait toujours pas quelle est l'envergure de cette grippe porcine», indique M. Prusakowski.

Avantages de l'AECG

L'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne favorise certaines augmentations des exportations, en donnant par exemple aux producteurs de maïs canadiens un meilleur accès aux marchés européens.

«En même temps, l'UE a imposé un droit de rétorsion sur le maïs américain, déclare Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton. Que les motifs soient les changements tarifaires ou autres, ce qui se passe maintenant avec le maïs montre à quel point il est important que le Canada dispose de l'infrastructure nécessaire pour être prêt à se diversifier.»

Le Port de Hamilton a attiré plus de 200 millions de dollars en investissements agricoles au cours de la dernière décennie, entre autres pour deux nouveaux terminaux céréaliers. Les cargaisons agricoles ont atteint 23 % du tonnage total du Port en 2017, contre 9 % en 2008.

«Nous nous attendons à ce que le secteur agroalimentaire continue à se développer en termes de fret et de nouveaux investissements, a précisé M. Hamilton. Le rôle du Port comme passerelle d'exportation agroalimentaire primaire nous a permis d'attirer des entreprises de transformation, comme une minoterie, une raffinerie de sucre et une brasserie de taille moyenne, toutes créées dans les cinq dernières années.»

Les autres changements bien accueillis de l'AECG comprennent la suppression du tarif douanier de 14 à 18 % sur

important it is that Canada have the infrastructure in place to be prepared to diversify,” Mr. Hamilton adds.

The Port of Hamilton has attracted more than \$200 million in agricultural investment over the past decade, including two new grain terminals. Agricultural cargo increased to 23 % of the port's total tonnage in 2017, compared to 9 % in 2008.

“We expect the agri-food sector to continue to expand, both in terms of cargo, and new investment,” Mr. Hamilton says. “The port's role as a primary agri-food export gateway is leading in turn to the attraction of higher-order food processing enterprises, such as a new flour mill, sugar refinery and mid-size brewery, all established within the last five years.”

Other welcomed CETA changes include the removal of the 14-to-18 % tariff on Prince Edward Island's frozen French fries, and a significantly lower rate on Canada's live lobsters (mainly shipped by air).

“We'll see CETA benefits as tariffs are progressively removed from durum wheat, oats, rye, barley, sweet corn, oats, live lobsters and other agri-food over the next three to seven years,” Prusakowski says. “Under CETA, approximately 94 % of European tariffs will eventually become duty free.”

Huge investments by railways

The major railways acknowledge the bottlenecks caused by a shortage of railcars out West at the start of this year. They have been responding to the existing and anticipated greater demand for their services, especial-



Steve Farmer/HFA

A regular service via Halifax launched last year by Tropical Shipping has markedly increased the port's reefer volumes.

Un service régulier via Halifax lancé l'année dernière par Tropical Shipping a permis d'augmenter nettement les volumes de cargaisons réfrigérées du port.

Seafood shipments a big item at the Port of Halifax

Les expéditions de fruits de mer, une activité importante au Port de Halifax

Julie Gedeon

Le Port de Halifax tient à manutentionner davantage de fruits de mer et d'autres produits agroalimentaires locaux. Une étude d'impact économique publiée l'an dernier a révélé qu'un conteneur de 20 pieds de fruits de mer de la Nouvelle-Écosse destiné à l'exportation représente des retombées directes et indirectes d'environ 73 000 \$ pour la province, soit presque trois fois la valeur d'un conteneur moyen.

Dans un effort pour exporter des denrées de plus grande valeur, le Port a manutentionné jusqu'ici en 2018 plus de 56 000 EVP de cargaisons réfrigérées.

Outre les fruits de mer de la Nouvelle-Écosse, le Port expédie beaucoup plus de bleuets congelés vers les Caraïbes, l'Europe et l'Asie du Sud-Est. «Nous avons également d'autres produits locaux, comme les frites, qui sont destinés au marché des Caraïbes», explique Lane Ferguson, directeur des communications portuaires.

Capable de recevoir des navires d'une capacité maximale de 16 000 EVP, le Port en accueille actuellement qui vont jusqu'à 10 000 EVP. «L'ajout d'un couloir de navigation au canal de Suez, l'élargissement du canal de Panama et le relèvement du pont de Bayonne ont amené de plus gros navires sur la côte est de l'Amérique du Nord, et nous sommes l'un des ports qui peuvent facilement les accueillir, a déclaré M. Ferguson. Le service régulier que Tropical Shipping a lancé l'an dernier a également augmenté nos volumes de produits réfrigérés.» **M**

The Port of Halifax is eager to expand its handling of seafood and other local agri-food. An economic impact study released last year found that a 20-foot container of Nova Scotia seafood headed for export is worth approximately \$73,000 in direct and indirect economic spinoffs for the province – almost three times the value of an average 20-foot cargo container.

A focus on exporting higher valued food has led to more than 56,000 TEUs of reefer cargo being handled by the port so far in 2018.

Along with Nova Scotia seafood, the port is shipping a lot more frozen blueberries to the Caribbean, Europe and Southeast Asia. "We also have other local products, such as French fries, headed to Caribbean markets," port communications manager Lane Ferguson says.

The port can receive vessels up to 16,000 TEUs and is currently welcoming ships with up to 10,000 TEU capacity. "The lane added to the Suez Canal, the expansion of the Panama Canal, and the raising of the Bayonne Bridge have brought larger vessels to North America's East Coast and we're one of the ports than can readily accommodate them," Mr. Ferguson says. "The regular service that Tropical Shipping began last year has also really increased our reefer volumes." **M**

les frites surgelées de l'Île-du-Prince-Édouard et le taux beaucoup moins élevé sur les homards vivants du Canada (expédiés surtout par avion).

«Nous verrons les avantages de l'AECG à mesure qu'on abolira les droits de douane sur le blé dur, l'avoine, le seigle, l'orge, le maïs sucré, l'avoine, les homards vivants et d'autres produits agroalimentaires dans les trois à sept prochaines années. En vertu de l'AECG, environ 94 % des tarifs européens finiront par être francs de droits», selon M. Prusakowski.

Investissements énormes dans les chemins de fer

Les grandes compagnies ferroviaires admettent que la pénurie de wagons dans l'Ouest au début de l'année a causé des goulots d'étranglement. Ils ont répondu à la hausse actuelle et à venir de la demande de service, découlant notamment d'un accord de partenariat transpacifique qui devrait créer une zone de libre-échange entre le Canada, Singapour, le Vietnam, le Pérou et sept autres pays.

CP Rail investit 500 millions de dollars dans des wagons-trémies à grande capacité. «Ces wagons permettront de revitaliser notre flotte et de consolider notre statut de leader de l'industrie de transport du grain pour les décennies à venir», déclare Keith Creel, PDG du CP.

Plus de 500 voitures seront en service avant la fin de l'année. La commande initiale de 1 000 voitures que le CP a passée auprès de National Steel Car de Hamilton (Ont.), devrait être livrée dans les quatre prochaines années. Le CP prévoit commander en tout environ 5 900 wagons-trémies, ce qui faciliterait le retrait de toutes les trémies à faible capacité, y compris celles du gouvernement canadien. Ces investissements ont été rendus possibles après que le Parlement canadien eut approuvé certaines modifications à la Loi sur la modernisation des transports.

Les nouvelles voitures sont plus courtes, plus légères et peuvent transporter plus de grain que les anciennes. Grâce à leur conception à trois chutes, ces voitures sont plus rapides à charger et à décharger que les voitures à



Keith Creel, CP's President and CEO, maps strategy to cement CP position as grain transportation industry leader.

Keith Creel, PDG du Canadien Pacifique, établit une stratégie pour consolider la position du CP comme leader de l'industrie du transport du grain.

ly with the trans-Pacific partnership agreement expected to create free trade among Canada and Singapore, Vietnam, Peru and seven other nations.

CP Rail is investing \$500-million in high-capacity hopper cars. "These new railcars will revitalize our fleet and help cement our status as an industry leader in grain transportation for decades to come," says Keith Creel, CP's President and CEO.

More than 500 of the cars are scheduled to be in service before the end of this year. CP's initial order for 1,000 cars from National Steel Car of Hamilton, Ont., are expected within the next four years. CP plans to order approximately 5,900 hopper cars in all, which would facilitate the remo-

Dimensional project cargo gateway for Western Canada

PORT 
OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

Furthest inland port in Canada, located at the head of the Great Lakes—St. Lawrence Seaway System

Full service terminal



Canada

www.portofthunderbay.ca

quatre portes du gouvernement. Elles peuvent recevoir une charge supérieure de 15 % en volume et de 10 % en poids. Leur longueur permet d'atteler plus de voitures à un train de même longueur.

«Je félicite le Parlement d'avoir adopté la Loi sur la modernisation des transports, qui appuie l'innovation dans la chaîne d'approvisionnement», a déclaré M. Creel. «Cette loi est remarquable non seulement parce qu'elle améliore le transport du grain, mais aussi parce qu'elle permet d'utiliser les données du matériel d'enregistrement vocal et vidéo des locomotives comme mesure proactive visant à améliorer la sécurité ferroviaire. Cette loi représente véritablement un pas en avant pour la sécurité et l'efficacité du secteur ferroviaire canadien.»

Jean-Jacques Ruest, PDG du CN, attribue également au projet de loi C-49 le mérite de favoriser le renouvellement du parc ferroviaire en augmentant le revenu admissible maximum et en accordant des crédits pour des investissements particuliers. C'est pourquoi le CN a annoncé en mai son intention d'allouer 100 millions de dollars à l'acquisition de 1 000 nouveaux wagons-trémies au cours des deux prochaines années.

«Cet investissement substantiel dans des wagons-trémies, dont la capacité dépasse parfois de 10 % celle de l'ancienne génération, démontre notre engagement à transporter pour nos clients, de manière sûre, efficace et fiable, la récolte toujours plus abondante de céréales des Prairies», dit M. Ruest.

Le CN a également commandé 350 nouvelles voitures pour l'exploitation du bois afin de répondre à la demande croissante de produits forestiers canadiens. Dans le cadre du renouvellement de sa flotte ferroviaire, le CN a de plus annoncé en septembre qu'il achètera 60 locomotives supplémentaires qui s'ajouteront aux 200 locomotives commandées auprès de GE Transportation en décembre dernier.

«Au CN nous embauchons et formons également un grand nombre de nouveaux employés», explique Patrick Waldron, gestionnaire principal, Relations avec les médias.

Reste à voir à quelle vitesse répondront les chemins de fer à la demande croissante de volumes à manutentionner et de main d'œuvre. Les ports canadiens disent qu'ils ont amplement de navires disponibles, alors que les grandes autorités portuaires cherchent des moyens d'améliorer et d'accroître encore leurs activités de manutention. **M**

val of all low-capacity hoppers, including Government of Canada cars. The investments were made possible after the Canadian Parliament approved changes to the Transportation Modernization Act.

The new cars are shorter, lighter and can transport more grain than those being retired. Their three-pocket design facilitates quicker loading and unloading than the four-door government cars. They can handle 15 per cent more volume and 10 per cent more load weight than the existing fleet. Their shorter length will permit more cars to be part of a single train.

«I applaud Parliament for its passage of the Transportation Modernization Act, which supports the supply-chain innovation», Mr. Creel says. «It's a bill notable not only for this grain enhancement, but for enabling the use of data from locomotive voice and video recording equipment as a proactive measure to improve railway safety. This act is truly a step forward for efficiency and safety in Canada's rail sector.»

Jean-Jacques Ruest, CN's President and CEO, likewise credits Bill C-49 for making rail fleet renewal favourable by increasing maximum revenue entitlements and granting credits for specific investments. As a result, CN announced plans in May to spend \$100 million to acquire 1,000 new hopper cars over the next two years.

«This substantial investment in higher capacity payload hopper cars, with up to 10 per cent more capacity than the older generation, demonstrates our commitment to safely, efficiently and reliably moving the steadily increasing Prairie grain crop for our customers», Mr. Ruest says.

CN has also ordered 350 new logging cars to keep up with the increasing demand for Canada's forestry products. The railway's overall fleet renewal includes a September announcement that CN will buy 60 additional new locomotives above the 200 ordered from GE Transportation last December.

«We're also hiring and training quite a number of new employees», says Patrick Waldron, a senior manager at CN's media relations.

How quickly the railways can respond to increased demand in terms of new capacity and labour remains to be seen. Meanwhile, Canada's ports say there appears to be ample ships available as the biggest port authorities look for ways to further improve and expand their cargo handling. **M**



NAVTECH⁰²

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

JOURNAL

Les fortes exportations de céréales dynamisent la Voie maritime du Saint-Laurent

Les expéditions totales de marchandises par la Voie maritime du Saint-Laurent pour la période du 29 mars au 31 juillet ont totalisé 16,5 millions de tonnes, grâce aux exportations de céréales et aux activités de construction dans la région des Grands Lacs. Le tonnage global est inférieur d'une mince fraction de 1 % à celui de la période équivalente en 2017.

«Après un départ tardif, les expéditions de fret par la Voie maritime ont repris du terrain le reste de la saison et se comparent aujourd'hui aux solides performances de l'an dernier. Les exportations de céréales canadiennes vers l'Europe continuent d'augmenter en raison d'un important stockage en 2017. Avec la récolte abondante prévue pour 2018, cette tendance à la hausse devrait

Strong grain exports energize St. Lawrence Seaway

Overall cargo shipments on the St. Lawrence Seaway between March 29 and July 31 totaled 16.5 million metric tons, bolstered by grain exports and Great Lakes construction activity. The overall throughput was just a fraction of a percentage lower than the comparable period in 2017.

"After a late start, Seaway cargo shipments have been gaining ground all season and are now in line with last year's robust performance. Canadian grain exports to Europe continue to climb due to a large carryover from 2017. With a strong 2018 harvest expected, this momentum should continue in the autumn," said Terence

Seaway cargo shipments have been gaining ground all season after a late start.

Le trafic sur la Voie maritime affiche une bonne saison après un démarrage tardif.



se prolonger jusqu'en automne», a déclaré Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les livraisons cumulatives de céréales par la Voie maritime (aux États-Unis et au Canada) ont totalisé 4,2 millions de tonnes métriques, en hausse de 7,5 % par rapport à la même période en 2017. Les livraisons canadiennes représentent 3,3 millions de tonnes de céréales, en hausse de 3 %, alors que les livraisons américaines ont grimpé de près de 32 %.

Les silos-éleveurs des Prairies se sont remplis au cours des dernières semaines au Port de Thunder Bay. Pour la deuxième fois seulement en 20 ans, les volumes de céréales en juillet ont dépassé les 800 000 tonnes métriques. Cette augmentation fait que le total des grains dans ce port équivaut à celui de la saison précédente et excède de 4 % la moyenne quinquennale.

Tim Heney, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Thunder Bay, a déclaré: «Cet automne, nous avons bon espoir que le transport de céréales connaîtra une autre saison florissante à Thunder Bay. Le stockage des Prairies est plus élevé que la normale pour cette

période de l'année, surtout en Saskatchewan, d'où provient la majorité des céréales circulant par la Voie maritime. Les récentes livraisons de grain du CN et du CP sont en nette progression par rapport à l'an dernier.»

L'année continue également d'être excellente pour le trafic du grain au Port de Hamilton. Près de 1 million de tonnes métriques ont été expédiées cette saison, dont presque 60 % à l'étranger.

Depuis le début de l'année, les livraisons de charbon constituent également un aspect fort des échanges sur la Voie maritime du Saint-Laurent, totalisant 1,2 million de tonnes métriques, en hausse de 33 % par rapport à la même période l'an dernier. Les expéditions de vrac liquide depuis le début de l'année par la Voie maritime, qui comprennent entre autres des produits pétroliers et des produits d'asphalte, ont totalisé 2,3 millions de tonnes métriques, en hausse de 25 %. Les expéditions de vrac sec ont diminué de 9 %, en raison d'une diminution des expéditions de sel, mais dans la catégorie des vracs secs, les expéditions de pierres ont augmenté de 27 % et les livraisons de ciment de 26 %. Pour sa part, le minerai de fer a chuté de 15 % à 3,2 millions de tonnes métriques. 

Bowles, président et CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation. Year-to-date grain shipments via the Seaway (including U.S. and Canadian grain) totaled 4.2 million metric tons, up 7.5 per cent compared to the same period in 2017.

Canadian grain shipments, which represent 3.3 million metric tons of the volume, were up 3 per cent while U.S. grain was up nearly 32 per cent.

Prairie grain elevators have been busy the past several weeks at the Port of Thunder Bay. For only the second time in 20 years, July grain volumes surpassed 800,000 metric tons. The surge brings the grain tally at the port in line with the previous season and four per cent greater than the five-year average.

Tim Heney, President and CEO of Thunder Bay Port Authority, said: "We are optimistic for another strong fall season of grain movement in Thunder Bay. Carryover on the Prairies is higher than normal for this time of year, particularly in Saskatchewan where the

majority of Seaway grain comes from. Recent grain deliveries by CN and CP are trending well ahead of last year."

It also continues to be an excellent year for grain at the Port of Hamilton. Close to a million metric tons has been shipped this season, with almost 60 per cent of that being overseas exports of Ontario-grown corn.

Year-to-date coal shipments are also an area of strength on the St. Lawrence Seaway, totaling 1.2 million metric tons, up 33 per cent over the same period last year. Year-to-date liquid bulk shipments via the Seaway, which include petroleum and asphalt products among others, totaled 2.3 million metric tons - up 25 per cent. Dry bulk shipments are down 9 per cent, due to a decrease in salt shipments. But within the dry bulk category, stone shipments were up 27 per cent and cement shipments were up 26 per cent. For its part, iron ore was down 15 per cent at 3.2 million metric tons. 

Transports Canada annonce sept mesures pour protéger les eaux arctiques

Le ministre fédéral des Transports du Canada, Marc Garneau, a annoncé un investissement total de 175 millions de dollars dans sept mesures visant à protéger les eaux arctiques et les collectivités côtières dans le cadre du Plan de protection des océans.

Pour les habitants des territoires du Nord canadien, le transport maritime est essentiel. Les navires apportent nourriture et autres biens importants et offrent des occasions d'emploi d'une impor-

tance cruciale, indique un communiqué de presse de Transports Canada diffusé le 27 août à Cambridge Bay, au Nunavut.

En novembre dernier, le premier ministre Justin Trudeau a lancé le Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars. Cette stratégie nationale crée un système de sécurité maritime parmi les meilleurs au monde, qui offre des possibilités économiques aux Canadiens dès aujourd'hui, tout en protégeant nos côtes et

Transport Canada announces seven measures to protect Arctic waters

Canada's federal Transport Minister Marc Garneau has announced a total investment of \$175 million in seven measures to help protect Arctic waters and coastal communities as part of the Oceans Protection Plan.

For residents of Canada's Northern territories, marine transportation is an essential lifeline. Ships bring food and other important goods and represent critical jobs and employment, noted

an August 27 Transport Canada press release dated Cambridge Bay.

Last November, Prime Minister Justin Trudeau launched the \$1.5 billion Oceans Protection Plan. This national strategy is creating a world-leading marine safety system that provides economic opportunities for Canadians today, while protecting our coastlines and clean water for generations to come. The Oceans Protection Plan



Paul Bessley

Paul Bessley

Marine transportation is a vital lifeline for residents of Canada's Northern communities.

Le transport maritime est une vraie bouée de sauvetage pour les habitants des collectivités nordiques du Canada.

la qualité de nos eaux pour les générations futures. Le Plan de protection des océans est le plus gros investissement jamais accordé pour protéger le littoral et les voies navigables du Canada.

Les nouvelles mesures sont les suivantes:

- 94,3 millions de dollars sur cinq ans pour rendre le ravitaillement de l'Arctique plus sécuritaire et efficace grâce à une initiative d'investissements fédéraux dans l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques.
- Le gouvernement du Canada améliorera ses partenariats avec les collectivités autochtones et les intervenants de l'Arctique pour établir des corridors de navigation à faible impact. Les routes de navigation établies dans le cadre de ces initiatives fourniront l'infrastructure,

le soutien à la navigation et les services d'intervention d'urgence nécessaires à la sécurité du transport maritime, et qui respectent l'environnement, les cultures et les milieux naturels locaux.

- 29,9 millions de dollars destinés à un nouveau complexe arctique pour le Programme national de surveillance aérienne à Iqaluit, au Nunavut, qui sera doté d'un hangar et d'un espace de travail, pour prévenir encore mieux les déversements et améliorer ce programme de Transports Canada dans l'Arctique canadien, lequel permet de surveiller de près le nombre grandissant de navires qui y circulent.
- 21 millions de dollars sur cinq ans destinés au fonds de contribution pour la formation maritime de Transports Canada, lequel contribuera à améliorer et à développer la formation et

is the largest investment ever made to protect Canada's coasts and waterways.

The new measures include:

- \$94.3 million over five years to support safer, and more efficient Arctic resupply operations through the Federal Investments in Safety Equipment and Basic Marine Infrastructure in Northern Communities Initiative.
- The Government of Canada will enhance partnerships with Indigenous communities and Arctic stakeholders to establish Low Impact Shipping Corridors. The shipping routes established through these initiatives will provide the infrastructure, navigational support and emergency response services needed for safer marine navigation, while respecting the environment and local ecology and cultures.

- \$29.9 million to build a new Arctic National Aerial Surveillance Program Complex in Iqaluit, Nunavut featuring a hangar and accommodations unit, to further improve spill prevention. This investment will enhance Transport Canada's National Aerial Surveillance Program Arctic operations to keep a watchful eye over the growing number of ships operating in Canada's Arctic waters.
- \$21 million over five years for Transport Canada's Marine Training Contribution Fund. This investment will enhance and expand marine training and opportunities to underrepresented groups, including Indigenous people, Northerners and women in Canada's Arctic.
- \$16.89 million over five years to establish Transport Canada's Office of Incident Management, which

les possibilités en transport maritime pour les groupes sous-représentés, comme les Autochtones, les habitants du Nord et les femmes de l'Arctique canadien.

- 16,89 millions de dollars sur cinq ans pour établir le bureau de gestion des incidents de Transports Canada, lequel lui permettra de moderniser et de normaliser son processus d'intervention et d'encadrer la mise en œuvre du système de commandement en cas d'incident (outil d'intervention reconnu et utilisé à grande échelle), afin d'améliorer la capacité d'intervention du Ministère en situation d'urgence ainsi que la coordination continue avec les autres intervenants.

- 13,4 millions de dollars sur cinq ans pour élargir le Programme de financement de la participation communautaire de Transports Canada, et ainsi favoriser les partenariats avec les Autochtones et accroître leur participation aux décisions touchant le réseau de transport maritime du Canada.

- Le développement continu de la Garde côtière auxiliaire canadienne pour l'Arctique (un ensemble de bénévoles entraînés pour intervenir avec leurs propres bateaux en cas d'incident en eaux canadiennes), afin d'améliorer notre capacité collective d'intervention à la suite d'incidents maritimes de tout genre. 

will modernize and standardize the department's incident response processes. The Office will oversee implementation of the Incident Command System, a widely recognized and used response tool. This will improve the department's response capability in emergency situations and improve seamless coordination with other response partners.

- \$13.4 million over five years to expand Transport Canada's Community Participation Funding Program. This investment will facilitate meaning-

ful partnerships with Indigenous groups and increase their participation and input into decisions affecting Canada's marine transportation system.

- The continued expansion of the Canadian Coast Guard Auxiliary in the Arctic to bolster our collective ability to respond to maritime all-hazard incidents in the future. The Coast Guard Auxiliary is made up of trained volunteers who use their own vessels to respond to incidents in Canadian waters. 

Accord pour rouvrir le chemin de fer et le Port de Churchill

Le gouvernement fédéral a récemment annoncé la signature d'un accord pour vendre et remettre en état la voie ferrée qui est le seul lien terrestre vers Churchill, ville portuaire manitobaine ouverte sur l'Arctique. La société qui répare le chemin de fer, Paradox Access Solutions, espère terminer les travaux avant le début de l'hiver.

OmniTRAX, basée à Denver, avait fermé le port en juillet 2016 à la suite d'une forte baisse du trafic et de problèmes causés au réseau ferroviaire par le pergélisol. La Hudson Bay Railway (HBR) avait continué de ravitailler la communauté de 1 000 habitants, jusqu'à ce que de graves inondations endommagent la voie ferrée au printemps 2017. OmniTRAX refusant de faire les réparations requises, qui coûteraient des dizaines de millions de dollars, les Churchilllois doivent payer des prix astronomiques pour les denrées et les fournitures.

Selon un communiqué diffusé à la fin d'août, la Hudson Bay Railway, le port de Churchill et la Churchill Mari-

ne Tank Farm ont été vendus à Arctic Gateway, un partenariat public-privé entre la Mississippi Rail Limited (un consortium de Premières nations), la torontoise Fairfax Financial Holdings et AGT Limited Partnership de Regina.

«Le gouvernement du Canada reconnaît la valeur et l'importance de notre groupe inclusif et appuie nos efforts en appliquant un programme de soutien à long terme par le biais de Diversification de l'économie de l'Ouest et Exportation et développement Canada», dit le communiqué de presse.

D'après Jim Carr, ministre de la Diversification du commerce international, le gouvernement croit qu'il y a «un réel potentiel de rentabilité pour la ligne et pour le Port».

Auparavant, durant une saison moyenne, de 16 à 18 vraquiers faisaient escale au Port, exportant du grain pour le compte de la Commission canadienne du blé. À la fin des années 1970 – période prospère – on expédiait jusqu'à 700 000 tonnes outre-mer, notamment en Extrême-Orient et au Moyen-

Deal to re-open Churchill rail line and port

The federal government recently announced a deal to sell and repair a crippled rail line that is the sole land link to the town and arctic port of Churchill in northern Manitoba. The company repairing the line, Paradox Access Solutions, hopes to complete the repairs prior to the onset of winter.

Denver-based Omnitrac had shut down the port in July 2016 following a sharp drop in traffic and problems with the permafrost-affected rail network. The Hudson Bay Railway had continued to ship goods to the community of about 1,000 until severe flooding damaged the tracks in the spring of 2017. Omnitrac refused to repair a line that would cost tens of millions of dollars to fix. Residents are forced to pay astronomical prices for food and other supplies until the rail line is restored.

In late August, a news release indicated that the Hudson Bay Railway, the

Port of Churchill, and the Churchill Marine Tank Farm were sold to the Arctic Gateway Group – a public-private partnership of Mississippi Rail Limited (a consortium of First Nations), Toronto based Fairfax Financial Holdings, and AGT Limited Partnership of Regina.

“The Government of Canada acknowledges the value and importance of our inclusive group and is supportive of our efforts providing a long-term support package through Western Diversification and Export Development Canada,” said the press release.

Jim Carr, Federal Minister of Trade Diversification, affirmed the government believes there is “real potential for the line and the port to be profitable.”

During an average season in the past, 16 to 18 bulk carriers would call at the port, exporting grain on behalf of the Canadian Wheat Board. In the heydays of the late 1970s, up to



Port of Churchill

Supporters of the Port of Churchill are hopeful that following the repair of the rail link shipping activity will return to past levels seen in this photo.

Les partisans du Port de Churchill ont bon espoir que la réparation du chemin de fer permettra de revenir aux niveaux d'activité qu'on peut voir sur cette photo.

Orient. Les perspectives devinrent plus précaires en 2012 quand Ottawa élimina le monopole de la CCB sur l'achat et la vente de blé et d'orge. Ces dernières années, le volume est tombé sous la barre des 200 000 tonnes.

Dernière nouvelle annoncée en septembre: le gouver-

nement fédéral accorde un octroi de 74 millions de dollars pour aider à réparer le chemin de fer et à l'acheter avec le port de Churchill. Il s'engage également à verser 43 millions de dollars supplémentaires sur 10 ans pour subventionner l'exploitation de la ligne ferroviaire. **M**

700,000 tonnes were shipped overseas, destined notably for the Far East and Middle East. The outlook became more precarious in 2012 when Ottawa eliminated the monopoly of the CCB buying and selling wheat and barley. In the past few years, volume fell below 200,000 tonnes.

In the latest development in September, the federal government announced funding of \$74 million to help repair the rail line and to buy it along with the port of Churchill. The government has also committed another \$43 million over 10 years to subsidize operations of the rail line. **M**

DP World acquiert le groupe danois Unifeeder

DP World, basée à Dubaï, vient d'annoncer l'acquisition à 100 % du groupe Unifeeder, le plus grand exploitant paneuropéen de navires collecteurs et de transport courte distance, qui appartenait à Nordic Capital. La transaction de près de 700 millions de dollars américains (660 millions d'euros) devrait être finalisée d'ici le quatrième trimestre de 2018.

Unifeeder exploite une soixantaine de navires affrétés qui chaque année transportent quelque 3,2 millions d'EVP et effectuent 12 000 escales. Ses navires de collecte transportent des conteneurs à partir des grands ports pivots européens vers des ports régionaux, tandis que ses services courte distance offrent un transport porte-à-porte entièrement multimodal de fret conteneurisé à pleine

DP World acquires Denmark's Unifeeder Group

Dubai-based DP World recently announced the 100% acquisition of the Unifeeder Group, the largest pan-European feeder and shortsea operator, from owner Nordic Capital for nearly US\$700 million (660 million euros) in a transaction expected to close by Q4 2018.

Unifeeder operates approximately 60 charte-

red vessels, carrying some 3.2 million TEUs and performing 12,000 port calls annually. Its feeder services transport containers from the large European hubs to regional ports while shortsea services provide fully multi-modal door-to-door transport of full-load container cargo for customers across Europe.



Unifeeder

Unifeeder operates what is regarded as the best-connected feeder and shortsea network in Northern Europe.

Unifeeder exploite ce qui est considéré comme le réseau de navires de collecte et de transport courte distance le mieux connecté en Europe du Nord

charge pour des clients répartis à travers l'Europe.

Pour sa part, DP World exploite 78 terminaux maritimes et intérieurs dans 40 pays et emploie 36 000 personnes. La manutention de conteneurs est l'activité principale de la société, produisant plus de 75 % de ses recettes totales. L'an dernier, le réseau de DP World a transporté 70 millions d'EVP.

«Nous sommes ravis de prendre sous notre égide le groupe Unifeeder, qui endosse la stratégie de croissance de DP World dans des secteurs complémentaires, renforce notre offre de produits et joue un rôle plus large de facilitateur dans la chaîne logistique mondiale», a déclaré le PDG de DP World, le sultan Ahmed bin Sulayem.

Ce dernier a ajouté: «Avec le déploiement toujours croissant

de porte-conteneurs géants, il est indispensable pour nos clients que les ports pivots aient une excellente connectivité, et Unifeeder est un fournisseur de services logistiques de premier ordre qui jouit à cet égard d'une réputation solide en Europe.»

«L'objectif de DP World, a-t-il souligné, est de tirer parti de l'expertise d'Unifeeder pour accélérer la croissance et renforcer la proposition de valeur de DP World aux compagnies maritimes internationales et aux propriétaires finals de marchandises, en rendant la chaîne d'approvisionnement mondiale plus efficace et rentable.»

Établi en 1977 et relié à une centaine de ports, Unifeeder est sans doute le réseau de navires de collecte et de transport courte distance le mieux connecté en Europe du Nord. **M**

For its part, DP World operates 78 marine and inland terminals in 40 countries, and employs 36,000. Container handling is the company's core business, generating more than 75% of total revenue. Last year, DP World's network handled 70 million TEU.

"We are delighted to add the Unifeeder brand under the DP World umbrella, which supports our strategy to grow in complementary sectors, strengthen our product offering and play a wider role in the global supply chain as a trade enabler," said Chairman and CEO Sultan Ahmed bin Sulayem.

He added that "the ever-growing deployment of

ultra-large container vessels has made high quality connectivity from hub terminals crucial for our customers and Unifeeder is a best in-class logistics provider in this space with a strong reputation in Europe."

DP World's goal, he stressed, is to leverage Unifeeder's expertise to accelerate growth and add to DP World's value proposition to international shipping lines and end cargo owners by making the global supply chain more efficient and cost effective.

Established in 1977, Unifeeder has arguably the best-connected feeder and shortseanetworkinNorthern Europe, with connectivity to about 100 ports. **M**

Le CMIV joue un rôle clé dans l'ouverture du bureau de la CNCo Swire à Vancouver

La China Navigation Co (CNCo) a récemment emménagé dans de nouveaux locaux à Vancouver. Grand fournisseur de solutions d'expédition durables, la CNCo est basée à Singapour et appartient à la société mère John Swire & Sons, dont le siège social est au Royaume-Uni. La société, qui possède et exploite plus de 130 navires écologiques, compte trois divisions: Swire Bulk (expédition en vrac sec), Swire Shipping (services polyvalents de transport maritime) et

Swire Bulk Logistics (spécialistes des solutions marines).

La province de Colombie-Britannique a établi un partenariat avec le gouvernement fédéral du Canada et l'International Shipowners Alliance of Canada pour investir dans le Centre maritime international de Vancouver (CMIV) afin d'attirer de nouveaux investisseurs tels que la CNCo, qui a choisi Vancouver pour étendre sa présence mondiale sur le marché nord-américain.

VIMC plays key role in opening of CNCo Swire office in Vancouver

China Navigation Co (CNCo) recently opened its doors at their new offices in Vancouver. CNCo is a leading provider of sustainable shipping solutions, based in Singapore and held directly by the parent company John Swire & Sons, headquartered in the U.K. The company has three business divisions: Swire Bulk (dry bulk shipping), Swire Shipping (multipurpose liner services) and Swire Bulk logistics (marine solution

specialists). The company owns and operates over 130 eco-friendly vessels.

The Province of British Columbia partnered with the federal government of Canada and the International Shipowners Alliance of Canada to invest in the Vancouver International Maritime Centre (VIMC) to attract new investments, such as CNCo, which has chosen Vancouver to expand its global footprint into the North American market.



From left: Graham Clarke, Founding Chairman, VIMC; The Honourable, Bruce Ralston, Minister of Jobs, Trade & Technology, British Columbia; Chris Daniells, Commercial Director, CNCo; Bernard Huizenga, General Manager, Corporate Business Development, CNCo Americas.

De la gauche: Graham Clarke, président fondateur, CMIV; l'honorable Bruce Ralston, ministre de l'Emploi, du Commerce et de la Technologie, Colombie-Britannique; Chris Daniells, directeur commercial, CNCo; et Bernard Huizenga, directeur général et développement des affaires, CNCo Americas.

Le CMIV fait valoir Vancouver comme étant l'emplacement mondial idéal pour le marché maritime international. Mettant en valeur la situation stratégique et les débouchés qu'offre le Canada, le projet triennal du CMIV a dépassé toutes ses cibles et a eu des retombées de plus de 18 millions de dollars, attirant plus de 8 sociétés internationales et créant plus de 200 emplois. Un financement renouvelé, en particulier de la part du gouvernement minoritaire néo-démocrate élu en mai 2017, est souhaité pour le programme pilote qui est venu à échéance plus tôt cette année et qui était soutenu par le précédent gouvernement libéral de la province.

«Le Canada est reconnu pour son économie moderne et forte, son système de santé universel, son environnement politique stable, ses banques de classe mondiale, ses excellents services de soutien aux entreprises et son accès facile aux marchés financiers d'Amérique du Nord. Nous sommes ravis d'accueillir la CNCO à Vancouver et nous tenons à l'aider encore à développer ses activités à Vancouver», a commenté Kaity Arsoniadis-Stein, directrice générale du CMIV.

«Nous souhaitons la bienvenue à la China Navigation Company à Vancouver et nous espérons voir sa réussite se poursuivre à l'échelle mondiale», a déclaré Bruce Ralston, ministre de l'Emploi, du Commerce et de la Technologie de la Colombie-Britannique. «L'industrie du transport maritime fournit de bons emplois à près de 12 000 personnes sur toute la côte de la Colombie-Britannique.»

«Il n'y a jamais eu de meilleur moment pour investir au Canada», a indiqué le ministre fédéral de la Diversification du commerce international, Jim Carr. «Les nouveaux bureaux de la China Navigation Company à Vancouver constituent un autre exemple de réussite montrant que nous avons su attirer dans notre pays des entreprises internationales offrant une

innovation inégalée et du capital neuf.»

«Au fil des ans, Vancouver a été une importante plaque tournante pour les activités maritimes en Amérique du Nord, avec son histoire bien enracinée dans les secteurs forestier et minier, de même que par son rôle de point d'exportation principal pour nos exportations considérables de céréales et de potasse vers l'Asie et le reste du monde», a déclaré Robert Heal, directeur général commercial, Swire Bulk West Coast Americas. «Grâce au CMIV, nous avons découvert les avantages commerciaux qu'offre le Canada et ses normes concurrentielles à l'échelle mondiale. Avec un bureau à Vancouver, la CNCO est en mesure

The VIMC has promoted Vancouver as the preferred global location for the international shipping market. By marketing Canada's strategic location and business opportunities, the 3-year VIMC project has exceeded all its targets and has had an economic impact of over \$18 million by attracting over 8 international companies and creating over 200 jobs. Renewed funding, notably from the minority NDP government elected in May 2017, is being sought for the pilot program that expired earlier this year and was supported by the previous B.C. Liberal government.

«There has never been a better time to invest in Canada», said federal Minister of International Trade Diversification Jim Carr. «The China Navigation Company's new Vancouver offices are yet another example of success in attracting international businesses to this country, recognizing unparalleled innovation and providing fresh capital.»

«Over the years Vancouver has been a significant regional hub for North America's shipping activities, with its deep-rooted history in the forestry and mining sectors, along with its role as the main export point for Canada's vast grain and potash exports to Asia and the rest of the world», said Robert Heal, General Manager Commercial, Swire Bulk West Coast Americas. «Through the VIMC, we have learned of Canada's business advantages and globally competitive standards. With an office in Vancouver, CNCO is able to service our customers in both the liner and dry bulk sectors. CNCO's Vancouver office will be focusing on four main sectors: dry bulk handysize, supra/ultramax and parcelling as well as a bulk/break bulk container liner service from the west coast to Australia and New Zealand servicing our client base operating in the Americas.»

«Through our global network, we connected with James Woodrow and his team in Singapore during Singapore Maritime Week 2016 and have since been working with them closely to inform their decision to set up an office in Canada, said VIMC Founding Chairman Graham Clarke. «We look forward to increasing the economies of scale by attracting more shipping companies, like CNCO Swire to Vancouver.» 

The VIMC has promoted Vancouver as the preferred global location for the international shipping market.

Le CMIV fait valoir Vancouver comme étant l'emplacement mondial idéal pour le marché maritime international.

de desservir nos clients dans les secteurs du commerce maritime et du vrac sec. Notre bureau de Vancouver se concentrera sur quatre secteurs principaux: les vraquiers secs de petit tonnage, supra/ultramax et le groupage, de même qu'un service de navires porte-conteneurs de vrac et de marchandises diverses entre la côte Ouest et l'Australie ainsi que la Nouvelle-Zélande pour desservir notre clientèle exerçant ses activités dans les Amériques.»

«Grâce à notre réseau mondial, nous avons établi un lien avec James Woodrow et son équipe à Singapour pendant la Singapore Maritime Week 2016 et collaborons étroitement avec eux pour établir leur bureau au Canada», a dit Graham Clarke, président fondateur de CMIV. «Nous comptons bien augmenter les économies d'échelle en attirant plus de compagnies maritimes comme la CNCO Swire à Vancouver.» 

«Canada is known for its strong modern economy, universal healthcare system, stable political environment, world-leading banks, high caliber business support services, high-tech capacity as well as easy access to capital markets in North America. We are thrilled to be welcoming CNCO to Vancouver and we are committed to continuing to assist them as they grow their operations in Vancouver», commented Kaity Arsoniadis-Stein, VIMC Executive Director.

«We welcome The China Navigation Company to Vancouver and look forward to their continued success as they expand globally», said Bruce Ralston, B.C. Minister of Jobs, Trade and Technology. The shipping industry provides nearly 12,000 people with good jobs up and down the B.C. coast.»

DNV GL publie une nouvelle ligne directrice de classification applicable aux navires autonomes

DNV releases new class guideline on autonomous ships



Artist rendering of what some of the first commercial autonomous vessels could look like.

Représentation artistique de ce à quoi pourrait ressembler un prototype de navire commercial autonome.

HAMBURG – Les progrès constants assurés par la numérisation devraient permettre dans quelques années le lancement des premiers navires autonomes commerciaux. Pour mieux instaurer une culture de la sécurité dans ces nouvelles technologies, DNV GL – leader mondial en matière de classification – a récemment publié une nouvelle ligne directrice de classification applicable aux navires autonomes et télécommandés.

«Un nouvel ensemble de fonctions de détection, de connectivité, d'analyse et de contrôle forme la base des opérations distantes et autonomes dans le transport maritime», déclare Knut Ørbeck-Nilssen, PDG de

DNV GL – Maritime. L'automatisation accrue, que ce soit en matière d'aide à la décision, de commande à distance ou d'autonomie, permet en principe d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la performance environnementale des navires. Mais pour réaliser ces améliorations, l'industrie a besoin d'un ensemble cohérent de normes qui permettent aux nouveaux systèmes d'accéder au marché et qui assurent une implantation sécuritaire de ces technologies.»

La recommandation porte sur de nouveaux concepts opérationnels qui échappent à la réglementation existante et sur des technologies qui servent à commander des fonctions normalement exécutées par des humains.

HAMBURG – As digitalization continues to reshape the maritime industry, the first commercial autonomous vessels are due to launch in the next several years. To help build a safety culture around these new technologies, DNV GL – the world's leading classification society – recently released a new class guideline covering autonomous and remotely operated ships.

“A new set of sensor, connectivity, analysis, and control functions in maritime technologies is laying the foundation for remote and autonomous operations in shipping,” says Knut Ørbeck-Nilssen, CEO of DNV GL – Maritime.

“Increased automation, whether in the form of decision support, remote operation, or autonomy, has the potential to improve the safety, efficiency and environmental performance of shipping. To reach this potential, the industry needs a robust set of standards that enables new systems to reach the market and ensure that these technologies are safely implemented.”

The guideline covers new operational concepts that do not fit within existing regulations, and technologies that control functions that would normally be performed by humans. In terms of new operational concepts, the

En ce qui concerne les nouveaux concepts opérationnels, la recommandation aide les personnes qui veulent implanter ces nouveaux concepts au moyen d'un processus pour obtenir l'approbation de l'État du pavillon en vertu d'exigences de conception différentes. Pour ce qui est des nouvelles technologies, les fournisseurs peuvent utiliser la recommandation pour obtenir une approbation de principe.

La recommandation porte sur la navigation, la mécanique des navires, les communications et les centres de commande à distance. Elle met l'accent sur la cybersécurité et les essais de logiciels, car les concepts d'autonomie et de commande à distance reposent beaucoup sur des logiciels et sur des systèmes de communication. Les processus de qualification des concepts et de qualification des technologies incluent tous deux des aspects de cybersécurité dans l'analyse des risques.

Il faut prendre en compte la cybersécurité non seulement pour les systèmes eux-mêmes,

mais aussi pour leurs composants d'infrastructure et de réseau, les serveurs, les postes d'opérateur et les autres points terminaux, en intégrant autant de couches de défense que possible. En matière de logiciels, il est essentiel de contrôler la qualité des systèmes basés sur logiciel et d'utiliser des processus de développement bien établis ainsi qu'une stratégie polyvalente de tests des produits finis pour garantir leur fonctionnement sécuritaire.

«Il s'agit d'une première étape dans le processus d'implantation de ces technologies, précise Knut Ørbeck-Nilssen. Nous continuons cependant d'acquérir de l'expérience grâce à nos projets en cours. Dans certains domaines, comme les systèmes de navigation et les fonctions d'ingénierie, nous pouvons déjà offrir des conseils techniques basés sur nos règles de classification actuelles. Plus nous avançons, plus nous pourrions ajouter des balises et des règles nouvelles.» 

guideline helps those who would like to implement new concepts with a process towards obtaining approval under the alternative design requirements by the flag state. For novel technologies, suppliers can use the guideline to obtain an approval in principle.

The guideline covers navigation, vessel engineering, remote control centres, and communications. Particular emphasis is given in two key areas that emerge from the reliance of autonomous and remote concepts on software and communications systems: cyber-security and software testing. Both the concept qualification process and the technology qualification process include cyber security aspects in the risk analysis.

Not only the systems themselves, but the associated infrastructure and network components, ser-

vers, operator stations, and other endpoints should all take cyber security into account, incorporating multiple layers of defence where possible. In terms of software, quality assurance of software-based systems is essential, and well established development processes and a multifaceted end-product testing strategy should be used to ensure safe operation.

“This is a first step in the process to fully realize these technologies,” says Knut Ørbeck-Nilssen. “But we continue to develop experience from several projects currently underway. In some areas, such as navigation systems and engineering functions we can already offer technical guidance based on our current class rules and as we progress new guides and rules will follow.” 

Cap sur 2030 au Port de Trois-Rivières

Le plan de développement Cap sur 2030 a été lancé le 10 octobre dernier en présence du milieu régional et d'acteurs de l'industrie maritime.

La prémisse fondamentale qui a guidé l'exercice de planification stratégique du Port de Trois-Rivières tient du fait qu'il s'agit d'un port urbain, littéralement ceinturé par la ville. Loin de constituer un frein de développement, la proximité du milieu urbain permet de voir et de saisir des opportunités qui passeraient inaperçues autrement.

Ainsi, un premier aspect de Cap sur 2030 consiste à développer la zone riveraine dans le secteur plus urbain du Port. Cette zone présente un excellent potentiel de

conversion à des fins récréotouristiques, résidentielles et commerciales, une vision qui sort des fonctions traditionnelles d'un port et souhaitée par les citoyens. Le Port entend le réaliser avec les instances municipales.

Parallèlement, le Port planifie d'acquérir des propriétés adjacentes à ses installations et mettre en place des parcs industriels de concert avec le bras économique de la Ville. Ces investissements permettront d'attirer des entreprises dont les activités nécessitent un port à proximité. La construction de trois nouveaux quais du côté ouest viendra également appuyer la croissance des clients potentiels et actuels du Port.

On Course for 2030 at the Port of Trois-Rivières

The *On Course for 2030* development plan was launched on October 10th and was attended by the regional community and maritime industry stakeholders.

The fundamental premise that guided the TRPA's strategic planning exercise is that it is an urban port, literally in the heart of the City. Far from being an obstacle to development, proximity to the urban environment makes it possible to see and seize opportunities that would otherwise go unnoticed.

Thus, a first aspect of the *On Course for 2030* project consists in the development of the riparian zone in the

more urban sector of the Port. This area has excellent potential for conversion to recreational tourism, residential and commercial objectives that go beyond the traditional functions of a harbour port and which are supported by the city's residents. The Port intends to carry out this mission with the municipal authorities.

At the same time, the Port is planning to acquire properties adjacent to its facilities and develop industrial parks in conjunction with the City's economic component. These investments will attract companies whose activities require a port nearby. The construction of three new docks on the

CAP SUR 2030

PORT TROIS-RIVIÈRES

PATR

The On Course for 2030 blueprint portrays an innovative urban port “at the heart of a competitive supply chain.”

Le projet Cap sur 2030 présente «un port urbain innovant au cœur d’une chaîne logistique compétitive».

Conséquemment, Cap sur 2030 contient plusieurs initiatives visant à améliorer l’efficacité de la chaîne logistique du Port ainsi que la compétitivité des services de transport maritime, ferroviaire et routier.

C’est par un travail concerté et l’apport de tous que le Port de Trois-Rivières réalisera le plan Cap sur 2030, pour en faire «un port urbain innovant, générateur de croissance, au cœur d’une chaîne logistique compétitive». **M**

west side will also support the growth of the Port’s potential and current customers.

Consequently, *On Course for 2030* contains several initiatives aimed at improving the efficiency of the Port’s supply chain and the competitiveness of maritime, rail and road transport services.

Through the concerted efforts and the contribution of all the Port of Trois-Rivières’ partners, the *On Course for 2030* project will “become an innovative urban port, generating growth, at the heart of a competitive supply chain”.

M

La hausse record du trafic se maintient à Vancouver

L’Administration portuaire de Vancouver Fraser a révélé que les marchandises transitant par le Port de Vancouver dans les six premiers mois de 2018 ont affiché une hausse globale de 4,4 % pour atteindre 72,1 millions de tonnes métriques, un record par rapport à la même période l’an dernier. Le trafic de conteneurs a également atteint des niveaux records.

«Les sommets enregistrés cette année dans le

mouvement des cargaisons indiquent une croissance équilibrée et stable pour la plupart des secteurs, signe de la force croissante de l’économie canadienne et la capacité du Port de Vancouver à gérer le commerce grandissant du Canada avec l’Asie, malgré l’incertitude commerciale générale», a dit Robin Silvester, président et chef de la direction de l’Administration portuaire de Vancouver Fraser. **M**

Port of Vancouver cargo continues record pace

The Vancouver Fraser Port Authority reported that goods moving through the Port of Vancouver in the first six months of 2018 show overall cargo rising by 4.4 per cent to 72.1 million metric tonnes (MMT) over the same time last year to reach record volumes. Container traffic was also at record levels.

“This year’s record mid-year results for cargo move-

ment show balanced, steady growth across most business sectors, demonstrating the increasing strength of the Canadian economy and the Port of Vancouver’s ability to handle Canada’s growing trade with Asia, despite general trade uncertainty,” said Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority. **M**

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Présence au tournoi des Armateurs du St-Laurent

Le 28 août dernier se tenait le tournoi de golf des Armateurs du St-Laurent au club de golf de Lévis. Nous étions présents car le tournoi offrait une excellente vitrine pour entrer en contact avec des gradués(es) que nous ne voyons pas souvent et pour rappeler aux membres actifs de ne pas oublier de renouveler leur cotisation.

Cela a aussi permis de remercier en personne les généreux commanditaires qui nous appuient depuis plusieurs années et en solliciter de nouveaux.

Maryse Paré était sur place et a reçu plusieurs commentaires positifs sur la présence de l'Association à cet événement. Cela a permis de démontrer que notre organisation est dynamique dans le milieu maritime.

Notre logo apparaît d'ailleurs sur le site des Armateurs puisque nous étions commanditaires:

<https://www.armateurs-du-st-laurent.org/fr/golfmerci/>



Maryse Paré au tournoi de golf.

5 @ 7 automnaux

Cette année encore, nous récidivons avec les 5@7 automnaux qui nous permettent de nous rencontrer et d'inviter des finissants à joindre nos rangs.

Comme par les années passées, il y aura des 5@7 à Trois-Rivières, Québec, Montréal, Ottawa et Rimouski. Voici ceux qui sont prévus au moment de mettre sous presse:

- À Québec, le 18 octobre au Pub irlandais Claddagh.
- À Ottawa, le 13 novembre, à l'occasion du Conseil consultatif maritime canadien.

Nous espérons vous y voir en grand nombre et nous vous invitons à passer le mot à l'intérieur de vos organisations: tous les gens du domaine maritime sont les bienvenus et les membres de l'AGGIMQ y recevront une consommation gratuite.

Banquet 2019 et 56^e assemblée générale annuelle

Le prochain banquet et A.G.A. se tiendront le 26 janvier 2019 à Rimouski. Nous fêterons en grand les 55 ans de l'Association et le banquet servira de coup d'envoi pour les célébrations du 75^e anniversaire de l'Institut maritime du Québec.

Lors du banquet, les gradué(e)s de 1959 seront honoré(e)s pour la bordée de diamant, de 1969 pour la bordée d'or et de 1994 pour la bordée d'argent. Nous soulignerons également la présence de gradués(es) de 2009 et nous espérons la présence de finissants de 2018.

Surveillez notre page Facebook et les envois courriel pour les dates et détails à venir.

Au plaisir!

Votre conseil d'administration.

CALENDAR OF EVENTS • CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

NOVEMBER 13-15

Highway H2O Conference
Hilton Toronto Airport Hotel
Toronto, ON - Canada
kdipardo@seaway.ca

DECEMBER 7

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

DECEMBER 11-12

Port Performance NAmerica Conference
Renaissance Newark Airport Hotel
Newark, NJ - USA
www.events.joc.com

JANUARY 18

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

FEBRUARY 7-9

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

FEBRUARY 22

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet
Château Frontenac
Québec City, QC - Canada
https://www.armateurs-du-st-laurent.org

MARCH 3-6

19th TPM Annual Conference
Long Beach Convention Centre
Long Beach, CA - USA
www.events.joc.com

MAY 21-23

Breakbulk Europe
Bremen - Germany
lmeredith@breakbulk.com

JUNE 5-7

GreenTech 2019
Westin Cleveland Downtown Hotel
Cleveland, OH - USA
www.green-marine.org

SEPTEMBER 9-12

ACPA 2019 AGM & CONFERENCES
Association of Canadian Port Authorities
Saguenay region, QC - Canada
fpaulin@acpa-ports.net
www.acpa-ports.net

*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



ALGOMA CENTRAL CORPORATION
<http://www.algonet.com> Back Cover / Couverture extérieure arrière

BETON PROVINCIAL
 BÉTON PROVINCIAL
<http://www.betonprovincial.com> 61

CIMA+
<http://www.cima.ca> 55

CP – CANADIAN PACIFIC RAILWAY
 CP – LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE
<http://www.cpr.ca> 1

CSMOIM – HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE
 CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME
<http://www.csmoim.qc.ca> 27

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
 CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT
<http://cpbsl.ca> Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière

FEDNAV 49
<http://fednav.com>

GROUPE DESGAGNÉS
<http://www.groupe-desgagnes.com> Inside Front Cover, 47 / Couverture intérieure avant, 47

IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
 OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
<http://www.imo.org> 4

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
 APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES
<https://www.pilotagestlaurent.gc.ca> 63

LOGISTEC
<https://www.logistec.com> 33

LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION
<http://www.randlogisticsinc.com> 70

MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE
 CSME – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME
<http://www.sim-pilot.com> Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière

NATIONAL BANK
 BANQUE NATIONALE
<https://www.nbc.ca> 54

NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE
 NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE
<http://navtech.ca> 74

NOTICE OF APPOINTMENT – PORT OF MONTREAL
 NOMINATION – PORT DE MONTRÉAL
<https://www.port-montreal.com> 7

OCEAN
<https://www.groupeocean.com> 51

PORT OF ANTWERP
 PORT D'ANVERS
<http://www.portofantwerp.com> 18

PORT OF BELLEDUNE
<http://portofbelledune.ca> 62

PORT OF JOHNSTOWN
<http://www.portofjohnstown.com> 67

PORT OF MONTREAL
 PORT DE MONTRÉAL
<https://www.port-montreal.com> 31

PORT OF OSHAWA
<http://www.portofoshawa.ca> 58

PORT OF PRINCE RUPERT
<http://www.rupertport.com> 14

PORT OF QUÉBEC
 PORT DE QUÉBEC
<https://www.portquebec.ca> 50

PORT OF THUNDER BAY
<http://www.portofthunderbay.com> 73

PORT OF TORONTO
<https://www.porttoronto.com> 43

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
 PORT DE TROIS-RIVIÈRES
<https://www.porttr.com> 40

QSL
<https://www.qsl.com> 56

SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL
 SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
<http://www.st-laurent.org> 8

SHIPOTOS.COM
<http://www.shipotos.com> 74

SODERHOLM MARITIME SERVICES
<http://www.soderholm-maritime.com> 36

SPLIETHOFF
<http://www.spliethoff.com> 37

STERLING FUELS
<http://www.sterlingfuels.ca> 10

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
 CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
<http://seaway.ca> 68

URGENCE MARINE
<http://urgencemarine.com> 9

WÄRTSILÄ
<https://www.wartsila.com> 17

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

Coming soon to a Port near you

ALGOMA

NIAGARA | INNOVATOR | SAULT



We are pleased to announce the arrival of the first three Equinox Class self unloaders. The AlgomA Niagara and AlgomA Sault are sister ships, representing the state of the art in full Seaway-Size self unloaders. The AlgomA Innovator is the newest and most efficient River Class self unloader on the Great Lakes – St. Lawrence Waterway.



Short Sea Shipping is **OUR BUSINESS**

Algoma Central Corporation | www.algonet.com |   @AlgomaCentral