

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
HIVER • WINTER 2019

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

Cargo shipments riding on solid demand

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINTE-LAURENT

Le transport des marchandises jouit d'une demande solide



**ALGOMA STRONGLY RAISES
INTERNATIONAL PROFILE**

**ALGOMA ACCENTUE FORTEMENT
SON PROFIL INTERNATIONAL**

**TERMINAL OPERATORS
EYE EXPANDING MARKETS
TERMINAUX À LA RECHERCHE
DE NOUVEAUX MARCHÉS**

8,95 \$





CHARTING A COURSE ON THE

SEAS OF THE WORLD



Lloyd's List
Americas Awards | 2018
Maritime Intelligence | Informa

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

TRILLIUM  CLASS

We transform ideas into innovation **Nous transformons les idées en innovations**




CANADA STEAMSHIP LINES
cslships.com

Éditeur / Publisher:
Pierre Terrien pterrien@maritimemag.com

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

Collaborateurs / Contributing editors:
Bruce Barnard, Bill Beck, David Bolduc, Terence F. Bowles,
Michael Broad, Kevin Dougherty, Brent Frederick, Julie Gedeon,
Frédéric Lasserre & Pierre-Louis Têtu, 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 Contrast

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 Articles must be unpublished.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 | 
Funded by the Government of Canada

www.maritimemag.com

M⁹¹ 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

23 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Frédéric Lasserre et Pierre-Louis Têtu

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

Et aussi / And more...

84 LA PAGE DE L'AGGIMQ

85 JOURNAL

95 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

96 ANNONCEURS / ADVERTISERS



DESPITE COMPLICATED GLOBAL TRADE ENVIRONMENT
**CARGO SHIPMENTS RIDING
ON SOLID DEMAND**

MALGRÉ UN ENVIRONNEMENT COMMERCIAL MONDIAL COMPLEXE,
**LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
JOUIT D'UNE DEMANDE SOLIDE**

- Leo Ryan
- Julie Gedeon
- Bill Beck



60

**Algoma Central Corporation
strongly raises international
profile**

**Algoma Central Corporation
accentue fortement son
profil international**

Leo Ryan



71

**Key port terminal
developments
across Canada**

**De grandes réalisations
dans les terminaux
portuaires canadiens**

Brent Frederick



COUVERTURE / COVER

*In looking for a special photo with a St. Lawrence Seaway dimension, we could not resist this beautiful shot with an autumn flavour and fascinating cloud formation showing the Equinox-class self-unloader **Algoma Niagara** passing through the Welland Canal.*

En cherchant une photo spéciale évoquant la Voie maritime du Saint-Laurent, nous avons été captivés par ce superbe cliché à saveur automnale montrant le vraquier autodéchargeur **Algoma Niagara** de la classe Equinox franchissant le canal Welland sous une formation nuageuse spectaculaire.

Photo: Paul Beesley

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*

La réduction imminente de la teneur en soufre autorisée bouleverse

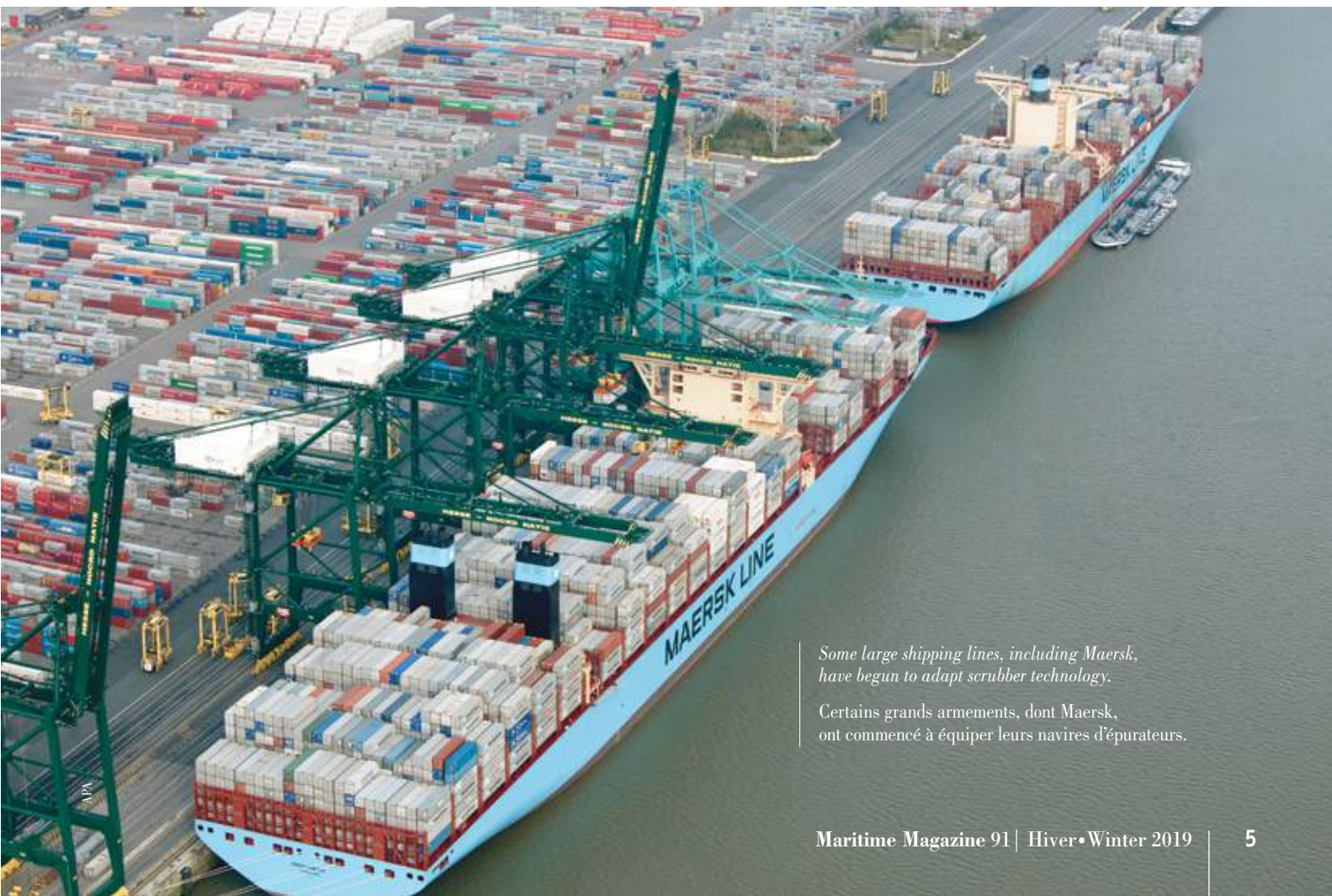
À l'aube de la nouvelle année 2019, un enjeu semble prévaloir sur tous les autres dans une industrie maritime mondiale qui a de multiples défis à relever. Les suspects habituels – surcapacité de la flotte, volatilité des taux de fret, édification de marges bénéficiaires confortables – sont toujours là. Mais ce qui vient en tête de liste pour bien des acteurs, c'est indubitablement l'obligation de se conformer d'ici le début de 2020 à une réglementation des émissions beaucoup plus sévère édictée par l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette agence de l'ONU a déjà prouvé qu'elle pouvait avoir une main de fer et les États membres ne sont guère enclins à ignorer ses décisions.

La réglementation des émissions de l'OMI qui vise à promouvoir un environnement plus vert abaisse de 3,5 %

Looming IMO high-sulphur ban stirs global shipping industry

With the ushering in of the New Year in 2019, one issue appears to dominate all others in a world shipping industry facing many challenges. The usual suspects – fleet over-capacity, volatile freight rates, building healthy profit margins – are still there. But at the top of the radar screen for many players is unquestionably the requirement to comply by early 2020 with markedly stiffer emissions regulations established by the International Maritime Organization (IMO). This UN agency has shown in the past that it can carry a big stick, and member nations are little inclined to sidestep its decisions.

The IMO emissions regulation to foster a greener environment lowers the cap for compliant sulphur content in marine fuel from 3.5% to 0.5%. Analysts consider the



Some large shipping lines, including Maersk, have begun to adapt scrubber technology.

Certains grands armements, dont Maersk, ont commencé à équiper leurs navires d'épurateurs.



IMO Secretary General Kitack Lim has forecast enormous transformation of the global shipping environment in the coming decades.

Le secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim, prédit une énorme transformation de l'environnement du transport maritime mondial dans les prochaines décennies.

à 0,5 % la teneur en soufre autorisée des carburants marins. Les analystes estiment que la hausse des frais de carburant gonflera initialement les coûts de fonctionnement de l'industrie maritime mondiale de 60 G\$ US. L'OMI évalue à 70 000 le nombre de navires qui pourraient être touchés.

Les grands armements conteneurisés affirment qu'ils devront transmettre aux expéditeurs les surcoûts des carburants plus propres, car la nouvelle limite pourrait ajouter de 184 \$ à 264 \$ par conteneur équivalent 20 pieds (EVP). Cela n'est pas une bonne nouvelle pour les propriétaires des cargaisons, mais selon certains observateurs, rien ne garantit que les transporteurs puissent transmettre la totalité du surcoût.

À cet égard, SeaIntel, cabinet-conseil d'expertise maritime, recommandait récemment aux expéditeurs qui préparent leur budget pour 2019 de tenir compte de la probabilité d'une augmentation moyenne de 13 à 20 pour cent des taux de fret mondiaux.

En prenant pour hypothèse que l'écart de prix entre les carburants à forte et à faible teneur en soufre sera de 250 \$ la tonne en 2020, Hapag-Lloyd a évalué le coût de la conformité à la réglementation OMI 2020 «à environ 1 G\$ dans les premières années». Maersk, premier armement mondial, soutient que ses coûts de soutage vont grimper de plus de 2 G\$ par année, ce qui va gonfler de 35 % sa facture totale de carburant et de 8 % ses coûts globaux. L'armement français CMA-CGM s'attend à ce que ses frais de soutage augmentent de 1,5 G\$, ce qui équi-

spike in fuel costs will initially represent US\$60 billion in higher operating costs for the world maritime industry. The IMO estimates that up to 70,000 ships will be affected by the new cap.

Major container carriers in particular have been contending that the higher costs for cleaner fuel will need to be passed onto shippers because the regulation could add \$184 to \$264 per 20-ft equivalent container unit (TEU). This is hardly welcome news for cargo owners, but some industry observers maintain there's no guarantee the carriers will be able to pass on the entire cost.

In this regard, SeaIntel, a Danish maritime consulting firm, recently suggested that shippers preparing budgets for 2019 should "take into account the likelihood of freight rate increases of up to 13 to 20 percent seen from a global average perspective."

On the assumption that the spread between high sulphur and low sulphur oil will be \$250 per tonne by 2020, Hapag-Lloyd has placed the price tag of compliance to the IMO 2020 regulation at "around \$1 billion in the first years." Maersk, the world's largest carrier, says its bunker costs would climb by more than \$2 billion annually, adding 35% to its total fuel bill and 8% to total costs. France's CMA CGM expects its bunker costs to rise by \$1.5 billion, adding the equivalent of

vaut à une hausse de près de 60 % de sa facture totale de carburant, tandis que MSC entrevoit des surcoûts de plus de 2 G\$ par année. Pour sa part, OOCL évalue le surcoût découlant de la conformité à plus «d'un demi-milliard de dollars».

Les épurateurs et d'autres solutions

Certaines compagnies maritimes, dont Maersk, ont commencé à équiper d'épurateurs leurs porte-conteneurs. L'installation d'épurateurs pour éliminer le soufre des gaz d'échappement représente une dépense de 3 à 5 M\$ par bateau, selon la catégorie et la taille du navire. CMA-CGM a plutôt décidé d'opter pour du carburant à faible teneur en soufre et d'équiper de machines de propulsion au GNL neuf des méganavires de 22 000 EVP qu'il a commandés.

Dans ce contexte, plus de deux douzaines de compagnies exploitant des navires de commerce et des paquebots de croisière qui ont choisi d'investir dans des épurateurs ont récemment créé la Clean Shipping Alliance 2020 (CSA 2020). On retrouve parmi elles le Groupe Grimaldi, Oldendorff Carriers, Cargill Inc., Eagle Bulk Shipping et Splithoff.

Pour leur part, les expéditeurs accueillent assez mal le coefficient d'ajustement de soutage (BAF) que cinq

nearly 60% to its total fuel bill, while MSC sees its extra costs at more than \$2 billion a year. OOCL calculates the extra cost of compliance at more than "half a billion dollars."

Scrubber systems and other options

Some shipping lines, including Maersk, have begun to adopt scrubber technology on container vessels. Fitting scrubbers to remove sulphur from the exhaust costs between \$3 million and \$5 million per ship, depending on the vessel's category and size. For its part, CMA CGM plans to burn low sulphur fuel and power nine of its 22,000-TEU mega-ships on order via liquefied natural gas.

Within the above context, more than two dozen companies from the commercial shipping and cruise industries committed to investments in scrubbers recently established Clean Shipping Alliance 2020 (CSA 2020). These include the Grimaldi Group, Oldendorff Carriers, Cargill Inc., Eagle Bulk Shipping and Splithoff.

Meanwhile, shippers have hardly been enthused by low-sulphur bunker adjustment factors (BAFs) announced in September and October by five global carri-

Intercargo souligne les risques liés à OMI 2020

L'International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) veut sensibiliser l'Organisation maritime internationale aux risques que comporte l'obligation d'utiliser du carburant à faible teneur en soufre.

Un premier motif d'inquiétude, c'est qu'il n'y ait pas assez de carburant propre sur le marché pour l'entrée en vigueur d'OMI 2020 le 1^{er} janvier 2020. On s'inquiète aussi du risque d'utilisation de mélanges d'entrée de gamme de piètre qualité qui, même s'ils sont conformes, peuvent endommager les moteurs et provoquer des pannes à des moments critiques. Ces inquiétudes sont tout particulièrement répandues chez les exploitants de services de tramping qui n'ont pas d'horaires fixes et qui commercent sur le marché au comptant.

Selon Intercargo, «il est capital, tout spécialement pour le secteur du tramping, de mettre en place un processus de mise en œuvre efficace avant la limitation de la teneur en soufre en 2020».

Intercargo est en faveur de la réglementation de l'OMI, mais dit qu'on ne peut ignorer les enjeux de sécurité qui vont très probablement accompagner cette importante réglementation.

Intercargo, une association à but non lucratif fondée en 1980, représente aujourd'hui 140 membres à part entière et une flotte totale de 2 300 vraquiers.

Intercargo raises risks in IMO 2020

The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) has urged the International Maritime Organization to be aware of the risks involved in complying with the mandate to use low-sulphur fuel.

A first concern is that not enough of this cleaner fuel will be available when IMO 2020 comes into force on January 1, 2020. A second concern is the quality of low-end blends, which may be compliant but could damage engines and cause power failures at critical moments. The concerns are especially widespread among tramp operators which have no fixed schedules and trade on the spot market.

Intercargo said it was "critical, especially for the tramp sector, to ensure an effective implementation process for the 2020 sulphur cap regulation."

While supporting the IMO regulation, Intercargo said it "cannot ignore the safety issues that are most likely to arise with this important regulation."

A non-profit association created in 1980, Intercargo today has 140 full members with a total fleet of 2,300 bulkers.

transporteurs mondiaux ont annoncé en septembre et octobre et qui pourrait être appliqué dès le 1^{er} janvier 2019 dans certains cas. Hapag-Lloyd a fait savoir qu'un mécanisme de recouvrement des coûts du carburant marin remplacerait tous les frais de carburant actuels. Le très respecté groupe-conseil en affaires maritimes britannique Drewry estime que les surtaxes carburant pourraient augmenter de 60 % en 2020.

Le Global Shippers Forum (GSF) (dont fait notamment partie l'Association canadienne de gestion du fret, qui représente les principaux expéditeurs canadiens) a vertement dénoncé ces décisions et tout spécialement Maersk Line. Le GSF s'oppose à l'imposition de surtaxes de soutage 12 mois avant l'entrée en vigueur de la réglementation de l'OMI et note que «le grand nombre de conteneurs générateurs de revenus qui sont expédiés vers l'ouest va rapporter beaucoup plus que nécessaire pour couvrir le coût du retour à vide des mêmes boîtes vers l'est».

Le secrétaire général du GSF, James Hookman, a prévenu sans ménagement que le GSF allait réfuter pièce par pièce cet artifice de spéculation financière qui tient davantage d'un plan de rétablissement des tarifs (de fret) que d'une volonté de préserver l'environnement.

Fait significatif toutefois, le secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim, prédisait en 2018 que le transport maritime mondial pourrait subir autant de transformations dans les 10 ou 20 prochaines années que dans le dernier siècle et affronter d'énormes défis de durabilité. À ses yeux, les changements climatiques sont le principal défi du secteur maritime. Outre les nouvelles restrictions de la teneur en soufre, l'OMI a fixé à 2050 la date limite pour parvenir à une réduction globale de 50 % des GES par rapport aux niveaux de 2008.

Lors d'une réunion tenue l'automne dernier à Londres, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a fait clairement comprendre qu'il n'y aurait aucun adoucissement d'OMI 2020. L'assemblée a adopté une «interdiction de transport» de carburants non conformes qui s'appliquera dès le 1^{er} mars 2020. Et on s'est entendu sur un calendrier de cinq ans pour la réalisation de la stratégie initiale de réduction des GES de l'OMI.

Il convient aussi de mentionner tout particulièrement le projet d'interdire l'utilisation et le transport de mazout lourd par les navires dans la région arctique – un sujet controversé qui sera ultérieurement débattu à la réunion de mai 2019 du même comité de l'OMI.

Les stratégies des transporteurs canadiens

Les compagnies maritimes canadiennes qui commercent sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent adoptent différentes approches face au nouvel environnement réglementaire.

Les nouveaux navires de la classe Trillium de CSL offrent assez d'espace pour l'installation d'épurateurs. Le président et chef de la direction du Groupe CSL, Louis Martel, fait ce commentaire: «CSL, de pair avec l'industrie maritime mondiale, va soit opter pour du gazole marin ou des mélanges de carburant pauvres en soufre, soit installer des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement pour se conformer à la réglementation OMI 2020.»

«La solution optimale que choisira CSL, indique M. Martel, variera d'une région à l'autre en fonction de l'offre de

ers for implementation, in some cases, as of Jan. 1, 2019. Hapag-Lloyd indicated that a so-called Marine Fuel Recovery mechanism will replace all existing fuel-related charges. The well-respected UK-based Drewry shipping consultant group sees fuel surcharges climbing by up to 60% in 2020.

Taking strong issue with specific reference to Maersk Line has been the Global Shippers Forum (which includes the Freight Management Association of Canada representing the largest Canadian shippers). As well as objecting to bunker surcharges being levied 12 months before the IMO rules kick in, the GSF noted that “the greater number of revenue-earning boxes sailing west will collectively pay far more than they need to in order to compensate for the same boxes returning east when empty.”

GSF secretary general James Hookham bluntly stated: “GSF will be taking this piece of financial engineering apart piece by piece as we suspect this has more to do with (freight) rate restoration than environmental conservation.”

Significantly enough, however, IMO Secretary General Kitack Lim predicted in 2018 that world shipping could experience as much transformation in the next 10 to 20 years as it has in the past 100 years amidst enormous sustainability challenges. He sees climate change as the biggest issue facing the maritime sector. In addition to the new low sulfur measures, the IMO has set a 2050 deadline for reducing overall GHG emissions by 50% from 2008 levels.

At a late fall meeting in London, the IMO's Marine Environment Protection Committee made it clear there will be no slowing down of the IMO 2020 regulations. The meeting adopted a “carriage ban” for non-compliant fuel to be in effect as of March 1, 2020. There was also agreement on a five-year timetable for realizing the IMO's initial GHG strategy.

Of special interest, too, was the undertaking to develop a ban on the heavy fuel oil use and carriage for use by ships in the Arctic region – a topic not without controversy to be discussed further at a May 2019 meeting of the same IMO committee.

Canadian carrier strategies

Among Canadian shipping lines trading on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, different approaches are being adopted in the new regulatory environment.

CSL's new generation Trillium-class vessels have adequate space included for scrubber installations. Comments Louis Martel, President and CEO of CSL Group: “CSL, along with the global shipping industry, will be switching to low sulphur fuel blends, marine diesel oil, or installing exhaust gas cleaning systems to meet the IMO's 2020 low sulphur fuel regulations.


“The optimal fuel solution selected by CSL,” Mr. Martel said, “will vary geographically according to the availability of low sulphur fuel along with customer arrangements and choices. On ships where CSL selects to install exhaust gas cleaning systems, the technology will

be closed loop or hybrid to ensure adequate protection of the environment.”

Algoma Central Corporation made the strategic decision in 2010 to equip its newly-designed Equinox vessels with scrubbers. Thus, the existing seven Equinox ships are equipped with scrubbers, and there are plans to retrofit two other vessels in the fleet.

As Ken Bloch Soerensen explained to *Maritime Magazine*, “scrubbed ships meet the Canadian standard which is actually more stringent than the IMO international standard as the North American waters are an ECA (Emission Control Area) zone.”

For its part, Fednav Limited, biggest ocean-going user of the Great Lakes/Seaway waterway, has invested some \$4 billion in a new generation of vessels with designs that help to consume 28% less fuel and produce 28% fewer emissions than ships built a decade ago. But scrubbers are not involved due to perceived questions on the environmental impact of discharges from open loop scrubbers.


In this regard, Paul Pathy, President and CEO, told an industry conference in Tokyo in November that Fednav would not fit an exhaust gas scrubber on any ship in its fleet of 100 plus vessels. Fednav, he said, will comply with IMO 2020 by burning cleaner fuel. 

carburants pauvres en soufre ainsi que des choix et des aménagements des clients. Sur les navires où CSL installera des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, on choisira des dispositifs à boucle fermée ou hybrides pour préserver l'environnement.»

Algoma Central Corporation a fait en 2010 le choix stratégique d'équiper d'épurateurs ses nouveaux navires Equinox. Les sept bâtiments Equinox actuels sont munis d'épurateurs et on projette d'en installer sur deux autres bâtiments de la flotte.

Ainsi que Ken Bloch Soerensen l'a expliqué au *Maritime Magazine*, «les navires munis d'épurateurs répondent aux normes canadiennes qui sont plus sévères que la norme internationale de l'OMI puisque les eaux nord-américaines font partie d'une zone de contrôle des émissions (ZCE)».

De son côté, Fednav, principal utilisateur océanique de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, a investi quatre milliards de dollars dans des navires de nouvelle génération qui consomment 28 % moins de carburant avec 28 % moins d'émissions que les navires construits il y a dix ans. Il n'est toutefois pas question de les munir d'épurateurs à cause de l'incertitude qui subsiste quant à l'impact environnemental des émissions des épurateurs à boucle ouverte.

Le président et chef de la direction Paul Pathy a déclaré au cours d'une conférence à Tokyo en novembre que Fednav n'installerait aucun épurateur des gaz d'échappement sur les bâtiments de sa flotte de plus de 100 navires. Fednav, a-t-il affirmé, va se conformer à la réglementation 2020 de l'OMI grâce au choix de carburants propres. 

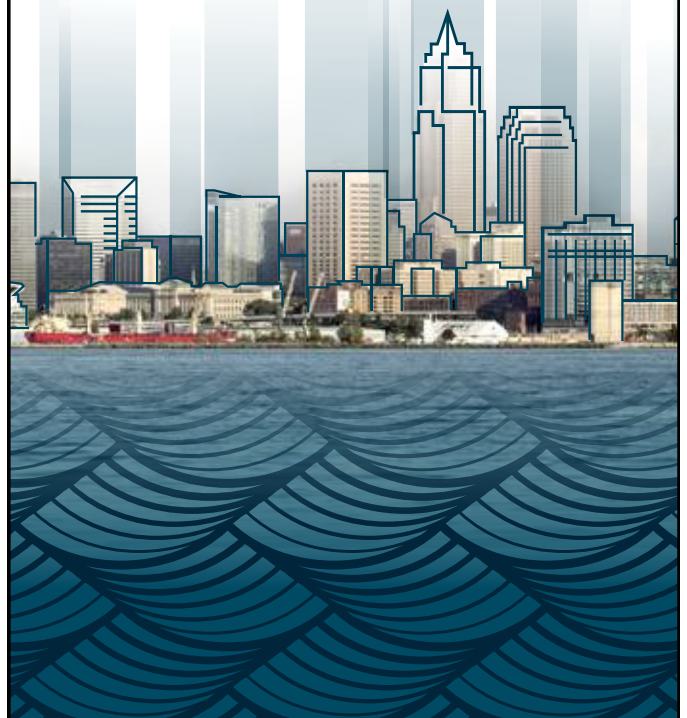


GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE

GREENTECH — 2019 —

COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL
Du 5 au 7 juin — Cleveland, Ohio.

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
June 5 to 7 — Cleveland, Ohio.



INFORMATION ET INSCRIPTION
allianceverte.org/greentech

INFORMATION AND REGISTRATION
green-marine.org/greentech

418 649-6004

The background of the advertisement is a high-angle photograph of an industrial refinery or port facility. In the foreground, there are several large, dark-colored storage tanks or processing units. A complex network of yellow metal walkways and railings extends across the water and land areas. In the middle ground, there are several large, conical piles of white material, likely raw materials or products. In the background, a city skyline is visible across a body of water, with a suspension bridge spanning the water. The sky is clear and blue.

STERLING
FUELS

**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

Des cessions de ports fructueuses à l'Île-du-Prince-Édouard

Le gouvernement fédéral a lancé en 1996 le Programme de cession des ports dans le cadre de la Politique maritime nationale. Le programme, qui visait à réduire la capacité excédentaire et améliorer l'efficacité du réseau portuaire canadien, créait trois catégories de ports: des administrations portuaires canadiennes, des installations portuaires locales ou régionales et des installations portuaires éloignées. Il s'agissait de transmettre la propriété et le contrôle des ports régionaux ou locaux à des intérêts locaux.

Il y avait 549 ports ou installations portuaires dont Transports Canada voulait se départir. Le programme de cession initial a pris fin en 2014, et en 2015, le gouvernement fédéral a lancé le Programme de transfert des installations portuaires pour céder la cinquantaine de ports restants.

Des organismes à but non lucratif ont été créés et ont pris en charge les éléments de passif et d'actif. Ottawa devait chaque installation ou port cédé d'un montant d'argent pour aider à l'exploitation et à l'entretien pendant un certain nombre d'années.

Port divestiture success stories on Prince Edward Island

In 1996, the federal government activated the Port Divestiture Program under the National Marine Policy. The policy goals were "to reduce overcapacity and improve efficiency of the port system in Canada" and created three categories of ports: Canada port authorities, regional/local ports and remote ports. The divestiture program established a means to transfer regional/local ports to local ownership and control.

There were 549 sites under Transport Canada to be divested. The initial divestiture program ended in 2014 and in 2015 the federal government introduced another program, the Ports Asset Transfer program to divest the remaining ports. Up until the asset program was introduced, 499 ports had been transferred.

Not-for-profit entities were set up and based on assets and liabilities, the federal government gave divested ports money to help with the operations and maintenance of these facilities for a specified period of years.

Overall, has the program worked? Have the ports become better off under local guidance?

Dredging in Charlottetown harbor for a new cruise berth.

Des travaux de dragage dans le port de Charlottetown pour un nouveau poste de croisière.



De façon générale, le programme a-t-il bien fonctionné? Les ports ont-ils prospéré sous gouvernance locale?

Voici ce que j'ai constaté lors d'un récent voyage à l'Île-du-Prince-Édouard où se trouvent quatre ports dont Ottawa s'est départi: Charlottetown, Souris, Georgetown et Summerside. J'ai choisi l'Île parce que ses ports sont peu connus nationalement. Aucun d'entre eux n'est considéré un pôle important de transport de marchandises.

La formule gagnante de Souris

Souris, qui compte environ 1 100 habitants, m'a paru le plus proactif des trois ports visités. La Souris Harbour Authority Inc. (SHAI) a pris le relais en 2006. Avec la cession, la SHAI a obtenu un montant de 18,5 millions de dollars pour l'exploitation et l'entretien et quatre autres millions pour un brise-lames dont on avait grand besoin.

«Le port ne rapportait que 200 000 \$ par année et coûtait au moins un demi-million juste pour le faire fonctionner», a déclaré Gerry Gallant, conseiller en développement des affaires à la SHAI. Il admet qu'il y avait des défaitistes qui ne croyaient pas judicieux d'accepter la cession.

«Il y avait beaucoup d'inquiétude, mais nous savions qu'avec les bonnes personnes aux bonnes places, nous irions dans la bonne direction. Pour nous, le Port était avant tout un outil de développement économique régional», de poursuivre M. Gallant.

En plus d'être un port d'attache pour les marins-pêcheurs locaux, Souris manutentionne des pommes de terre en vrac (maintenant transportées en conteneurs) et des granulats pour l'industrie de la construction et il abrite la gare maritime du service de traversiers régulier entre l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine.

La SHAI a pris les 18,5 millions de dollars accompagnant la cession et les a investis sur le marché obligataire. Elle a obtenu un bon rendement du capital investi qui lui a valu des rentrées d'un million de dollars en intérêts annuellement.

Au dire de M. Gallant, les intérêts ont été utilisés pour développer le côté ville du Port. La SHAI a acheté des terrains, acquis et transformé en attraction touristique un ancien phare de la Garde côtière, acheté une ancienne usine de traitement du poisson dans l'intention de la mettre en valeur, acquis et converti en restaurant une école française désaffectée qu'elle a louée, aménagé une aire d'entreposage de bateaux de plaisance déjà devenue trop petite, loué une partie d'un de ses immeubles à une société de recherche aquicole et créé un commerce d'entreposage à froid rentable.

La SHAI veut maintenant faire exécuter des travaux de dragage afin de pouvoir accueillir les barges chargées de granulats et elle songe à d'autres initiatives.

«Nous avons démarré avec 20 millions de dollars et notre bilan actuel, avec les actifs, etc., est de 40 millions. Nous avons donc doublé, en 12 ans, la valeur de la compagnie. Nos revenus sont maintenant d'environ deux millions de dollars par année», indique M. Gallant.

Les quais très fréquentés de Georgetown

Les trois autres ports de l'Île dont Ottawa s'est départi ont aussi connu du succès. Tout juste en bas de Souris sur la côte, le Port de Georgetown a été cédé en 2012 avec une dotation au nouveau Georgetown Port Inc. (GPI) de 3,8 millions de dollars pour l'exploitation et l'entretien des installations.

Here's what I discovered on a recent trip to Prince Edward Island which had four ports divested: Charlottetown, Souris, Georgetown and Summerside. I chose the Island basically because there is not a lot of national attention on these ports. None of these ports is considered a major cargo hub.

Souris winning formula

Souris, with a population of approximately 1,100, struck me as being the most proactive of the three ports visited. The Souris Harbour Authority Inc. (SHAI) took control in 2006. With the divestiture, SHAI got \$18.5 million for operation and maintenance and an additional \$4 million for a much needed breakwater project.

“This place was only making \$200,000 a year and was costing at least half million just to run,” says Gerry Gallant, Business Development Consultant for SHAI. He admits there were ‘naysayers’ who didn't think it was a wise decision to take on the port.

“There was a lot of anxiety but with the right people, (we knew) positive things could happen. We were not getting into the port business, we were getting into the economic development business,” Mr. Gallant said.

Besides being a port for local fishermen, Souris handled bulk potatoes, which have since gone to containers, aggregates for the construction industry and is a base for the regular ferry service between PEI and the Magdalen Islands.

To make divestiture work, SHAI took the \$18.5 million and invested it into the bond market. With good return on the investment, SHAI was making nearly \$1 million in interest annually.

Mr. Gallant said the interest money was used to develop the land side of the port. SHAI purchased land, bought an old lighthouse from Coast Guard and turned it into a tourist attraction; purchased an old fish plant for future development; purchased an old French school and turned it into a restaurant which is leased out; developed an area to store recreation boats which now needs to be expanded; has leased space in one of its buildings to an aquaculture research company and got into a profitable cold storage business.

Going forward, there is some dredging work to be done to accommodate barges that bring in aggregates and the port is looking at other ventures.

“We started off with \$20 million and now our balance sheets with assets, etc. is \$40 million, so over 12 years we have doubled the value of company. Our revenues are about \$2 million a year,” says Mr. Gallant.

Busy Georgetown wharves

The other three divested Island ports have also had their successes. Just down the coast from Souris, the Port of Georgetown was divested in 2012 and the new Georgetown Port Inc. (GPI) was given \$3.8 million for operations and maintenance of facilities.

Le gardien de quai Wayne Chiasson, qui gère les opérations quotidiennes, m'a dit que Georgetown, même avec moins de 600 habitants, possède l'un des quais les plus achalandés de l'Île. Celui-ci sert de port d'attache aux pêcheurs locaux, abrite des installations de culture de moules qui exportent un peu partout dans le monde par millions de livres les fameuses moules de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi qu'une grande usine de transformation du homard. Le Port accepte aussi des granulats destinés à l'industrie de la construction.

Il n'y a pas de roc à l'Île-du-Prince-Édouard et on doit importer de Nouvelle-Écosse ou de Terre-Neuve-et-Labrador la pierre nécessaire pour la construction de routes et d'autres ouvrages.

Selon M. Chiasson, le GPI a acheté des terrains autour du Port et a aménagé des kiosques d'information touristique. Il cherche aussi à attirer de petits paquebots de croisière. Avec ses 8,5 mètres de profondeur à marée basse, Georgetown est l'un des ports de l'Île-du-Prince-Édouard qui offre la plus grande profondeur.

Un secteur des croisières très actif à Charlottetown

L'Administration portuaire de Charlottetown (APC) a pris la relève pour la gestion du Port en 2005 et a obtenu un montant de 19 millions de dollars d'Ottawa.

Le PDG de Port Charlottetown, Mike Cochrane, indique que Charlottetown a fait de grandes avancées depuis quelques années dans l'industrie des croisières et est en train d'allonger de 270 mètres le quai de son terminal de croisières pour que le Port puisse accueillir deux paquebots de croisière de 330 m simultanément. Les travaux de 14,1 millions de dollars devraient être achevés pour l'automne 2019. En 2018, le Port prévoyait accueillir plus de 100 000 croisiéristes.

Charlottetown manutentionne aussi des granulats et s'est doté d'un réseau d'oléoducs pour le transit des importations de pétrole jusqu'au parc de stockage d'Irving. Les conteneurs et le transport maritime à courte distance pourraient également offrir de futures occasions d'affaires au Port.

Le vrac et les marchandises diverses à Summerside

Le Port de Summerside, du côté ouest de l'Île, a été cédé en 2010 avec une dotation de 20 millions de dollars sur 25 ans pour exploiter et entretenir les installations.

Géré par la Summerside Port Corporation Inc. (SPCI), le Port a attiré plusieurs transporteurs de vrac et de marchandises diverses.

Le PDG Arnold Croken, affirme que la prise en charge par le SPCI est un succès. «Quand nous avons pris le relais, les installations perdaient de l'argent et on pensait fermer. Nous avons obtenu une croissance régulière du chiffre d'affaires», a-t-il déclaré en interview téléphonique.

Sous l'égide de la SPCI, le Port a commencé à exporter du soja cultivé à l'Île. Le soja était auparavant transporté par camion jusqu'au Port de Halifax. La SPCI a une capacité d'entreposage en vrac pour le soja dans un hangar qui était jusque-là utilisé pour l'exportation des pommes de terre. Selon M. Croken, le soja rapporte de bons revenus au Port.

Le Port veut manutentionner d'autres produits comme des engrais. En 2017, Summerside a manutentionné 26 navires de charge et M. Croken s'attend à ce que ce nombre soit dépassé en 2018. On vise aussi la clientèle des petits paquebots de croisière. **M**

Port wharfinger Wayne Chiasson, who runs the day-to-day operations, told me that Georgetown, which has a population of less than 600, has one of the busiest wharves on the Island. It supports local fishermen, has some mussel growing operations which export millions of pounds of famous PEI mussels around the world and has a large lobster processing plant. The port also accepts aggregates for the construction industry.

PEI has no rock and must import stone for highway and other construction work from either Nova Scotia or Newfoundland and Labrador.

Mr. Chiasson said the GPI has purchased land around the port and has developed kiosks for the tourism industry and is also trying to attract small cruise ships. With its 8.5 metre depth at low tide, Georgetown is one of the deepest harbours on PEI.

Bustling cruise business at Charlottetown

The Charlottetown Port Authority Inc. (CPAI) took over the port in 2005 and got a \$19 million injection from Ottawa.

Mike Cochrane, CEO, Port Charlottetown, says Charlottetown has made great strides in the cruise industry in recent years and is in the process of extending its existing cruise berth by 270 metres so the port can handle two, 330-metre cruise ships at the same time. The \$14.1 million project is expected to be complete by the fall of 2019. In 2018, the port expected to top 100,000 cruise visitors.

Charlottetown also handles aggregates and has developed a pipeline system to handle the petroleum imports to the Irving tank farm. Future opportunities for the port could lie in containers and short sea shipping.

Bulk and breakbulk at Summerside

The Port of Summerside on the West side of the Island, divested in 2010 and received \$20 million over 25 years to operate and maintain facilities.

Managed by the Summerside Port Corporation Inc. (SPCI), the port has attracted a number of bulk and break bulk carriers.

Port CEO Arnold Croken, says the takeover by SPCI has been successful. "When we took over it was losing money and they were planning to shut it down. We have steadily grown the business," he said in a telephone interview.

Under SPCI, the port started exporting soy beans grown on the Island. Previously those beans had been trucked to the Port of Halifax. SPCI has bulk storage for the beans in a shed that had been previously used for export of potatoes. Mr. Croken said the soy beans have been a good revenue generator for the port.

The port is looking at handling other products like fertilizer. In 2017 Summerside handled 26 cargo ships and Mr. Croken expected to exceed that number in 2018. Other business ideas being pursued include small cruise ships. **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

@ RUPERTPORT



**PORT OF
PRINCE RUPERT**

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



Colin Laughlan

Canapux: une innovation majeure du CN

Le développement d'une nouvelle technologie canadienne prometteuse est une bonne nouvelle autant pour l'industrie pétrolière albertaine en difficulté que pour la réputation écornée de notre pays en matière d'innovation industrielle. Dans une étude fouillée intitulée *Rivaliser dans une économie mondiale axée sur l'innovation*, le Conseil des académies canadiennes constate: «La récente glissade du Canada au classement 2018 de l'Indice Bloomberg pour l'innovation démontre bien l'intensité de la concurrence et le recul du Canada sur ce plan.» Le président du comité d'experts qui a signé le rapport, le Dr Max Blouw, note toutefois que le Canada est en fait une nation très innovatrice – «mais ce qui nous manque, c'est la capacité de transformer nos innovations en création de richesse importante et durable».

Ce type d'innovation créatrice de richesse, c'est exactement ce que l'on retrouve dans l'intention du CN d'aller de l'avant avec un procédé industriel pour lequel la compagnie a déposé un brevet en 2017. Ce procédé transforme la boue de bitume extraite des sables bitumineux albertains, qui est problématique pour l'environnement, en une matière solide non inflammable et qui flotte sur l'eau, ce

Canapux: a far-reaching CN innovation

A novel Canadian technology development about to gain some real traction is good news both for the beleaguered Alberta petroleum industry and the country's sagging reputation for industrial innovation. An in-depth study, *Competing in a Global Innovation Economy*, published by the Council of Canadian Academies observed: "A recent decline in Canada's ranking on the 2018 Bloomberg Innovation Index is the most recent evidence of the intensity of this competition, and of Canada's faltering place in it." However, Dr. Max Blouw, Chair of the Expert Panel that authored the report also noted that Canada is in fact a highly innovative nation - "but where we are lacking is turning our innovations into significant and sustainable wealth creation."

That kind of wealth-creating innovation is exactly what's found in CN Rail's current plans to proceed with a manufacturing process for which it filed a patent in 2017. The process will transform the environmentally challenging tar-like sludge extracted from Alberta's oilsands into a solid material that is not flammable and floats in water, making it much safer to ship by rail and by sea. After five years of research in collaboration with InnoTech Al-

CN's James Cairns sees Canapux representing a unique niche in the absence of expanded pipeline capacity.

Pour James Cairns du CN, Canapux représente un créneau unique en l'absence d'un accroissement de la capacité des oléoducs.



Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

S'ABONNER / SUBSCRIBE

*Maritime/Multimodal/Logistics
Combining Analysis and News*

*Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles*

qui rend son transport par train et par bateau beaucoup plus sécuritaire. Après cinq ans de collaboration avec Inno-Tech Alberta, le CN s'apprête à mettre en production d'ici quelques années le produit baptisé Canapux.

«Nous avons dépassé l'étape de la conceptualisation. L'application technique, la faisabilité, a été prouvée en laboratoire», a récemment déclaré en interview James Cairns, vp, Produits pétroliers et chimiques au CN. «Nous prenons le bitume, un produit très visqueux, et nous le mélangeons avec du polymère pour en créer un dérivé solide.»

Selon M. Cairns, le produit obtenu, qui ressemble à une rondelle de hockey, a un autre avantage pour l'environnement, car «le polymère utilisé est recyclé, obtenu à partir de sacs d'épicerie usagés. Et nous enveloppons les rondelles de bitume solide avec le même polymère pour qu'elles ne collent pas l'une à l'autre.»

Alors que le gouvernement de l'Alberta se prépare à acheter 7 000 wagons-citernes pour transporter du pétrole par train faute de nouveaux oléoducs, le projet Canapux crée un créneau unique.

«Il ne s'agit pas d'un substitut aux oléoducs», précise M. Cairns. «Canapux est une solution pour un marché différent. Il nous permet d'atteindre les marchés asiatiques avant que des oléoducs soient construits. À destination, le polymère sera séparé du bitume, car il y a là-bas beaucoup de débouchés pour du polymère recyclé, surtout en Chine.»

Canapux coûtera aussi moins cher à transporter. «Pas besoin de wagons-citernes lourds et coûteux, il voyage dans des wagons-tombereaux découverts en aluminium», a-t-il expliqué. Vous mettez 20 % plus de produits dans un wagon-trémie que dans un wagon-citerne.»

Sur la côte ouest de la C.-B., le Port de Prince Rupert semble être le port en eaux sujettes à la marée d'où le produit pourrait être expédié vers les marchés d'outre-mer. «Il y a un moratoire sur la circulation de pétroliers sur la côte nord de la C.-B., mais le produit est solide et il est transporté par vraquier, a déclaré M. Cairns. Il n'existe pas d'installation dans la région de Vancouver, et, prévient-il, il y a peu de chances que la population veuille qu'on en construise une là-bas.»

Le CN réfléchit actuellement à deux emplacements pour la future usine de transformation-pilote de 50 millions de dollars: dans la région des sables bitumineux albertains près de Fort McMurray ou encore dans la région d'Edmonton. Il compte aussi sur une collaboration avec le gouvernement et l'industrie pour un financement tripartite de l'usine qui produirait initialement 10 000 barils par jour. La compagnie voudrait que la production puisse démarrer le plus tôt possible. L'usine pourrait être sur pied et en marche d'ici 12 à 18 mois.

Il s'agit d'un investissement relativement minime qui pourrait avoir des retombées importantes et c'est la sorte d'innovation canadienne qui mérite une attention mondiale. **M**

berta, CN is now preparing to bring the product they call Canapux onstream within a couple of years.

“It's more than a concept now. We've proved the engineering in the lab, how to make it efficiently,” James Cairns, CN's Vice President, Petroleum and Chemicals, said in a recent interview. “We take bitumen, a very viscous product, and we blend it with polymer and create a solid product.”

Mr. Cairns noted that the product, which resembles a hockey puck, has an additional environmental benefit because “the polymer we use is recycled, made out of used grocery bags. We then wrap the solid bitumen with the same polymer, so the individual pucks don't stick together.”

At a time when the Alberta government is preparing to purchase 7,000 tanker cars to move more oil by rail in the absence of expanded pipeline capacity, the Canapux proposal creates a unique niche.

“This is in no way a replacement for a pipeline,” said Mr. Cairns. “Canapux is a solution for a different market. It allows us to get to Asian markets in advance of the pipelines being built. Once there, the polymer will be separated from the bitumen because “there's quite a robust market for certified recycled polymer – particularly in China.”

Canapux will also be cheaper to transport. “It doesn't go into a very heavy and expensive tank car, it goes like coal in an open-top aluminum gondola car,” he explained. “You actually get 20 per cent more product in the rail car when you're shipping in a hopper car as opposed to a tank car.”

On B.C.'s west coast, the Port of Prince Rupert appears to be the likely tidewater destination

from which to ship the product to overseas markets. “There's a tanker ban off the North Coast of B.C., but the product moves as a solid, so it moves in bulk vessel not a tanker,” Mr. Cairns said. “There's just not a facility in the Vancouver area,” he added with the caveat, “nor would there would be a public appetite for it there.”

CN is currently mulling over two locations to build the \$50-million pilot processing plant, either at a site in Alberta's oilsands region near Fort McMurray or in the Edmonton area. It also expects to collaborate with government and industry to invest 1/3 each in the plant which would produce an initial 10,000 barrels a day. The company said it would like to get started as soon as possible. The plant could be up and running in 12 to 18 months.

It's a relatively small investment with a large potential payoff, and it's the kind of innovation in Canada that deserves global attention. **M**

“It allows us to get to Asian markets in advance of the pipelines being built.”

«Il nous permet d'atteindre les marchés asiatiques avant que des oléoducs soient construits.»

– James Cairns

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

    #portofantwerp

Everything is Possible at the  **Port of Antwerp**



Bruce Barnard

Des enjeux de taille pour les grands armateurs en 2019

Londres – Les armements conteneurisés croyaient que la situation déjà difficile à cause de la réduction des marges et du laminage des revenus attribuables à l'escalade des coûts du carburant ainsi que du risque de diminution de la demande découlant des tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine ne pouvait guère empirer, mais les douze prochains mois risquent d'être encore plus pénibles.

L'industrie redoute l'impact financier de la décision de l'Organisation maritime internationale (OMI) d'abaisser la teneur en soufre autorisée des carburants de 3,5 à 0,5 % à compter de 2020. Il s'agit d'une mesure qui est dans les cartons depuis des années, mais qui provoque la panique à l'approche de l'échéance.

La réglementation de l'OMI impose à l'industrie «d'un des changements les plus déterminants depuis l'abandon du charbon», selon Exxon Mobil, et représente «un défi énorme» pour le transport maritime «car rien d'aussi dra-

Global container lines face major challenges in 2019

London – Just as container shipping lines thought the going couldn't get any tougher with soaring fuel costs squeezing margins and slashing earnings and US-China trade tensions threatening to cut demand, they are facing even harder times over the next twelve months.

The industry's key concern is the financial impact of the International Maritime Organization's reduction of the fuel sulphur emission cap to 0.5 percent in 2020 from 3.5 percent at present, a measure that has been in the pipeline for some years but is now triggering panic as the deadline looms.

The IMO regulation is “arguably one of the industry's most defining moments since the shift away from coal,” according to Exxon Mobil and a “monumental challenge” for shipping “as nothing on this scale has been attempted before.” says Essen Paulson, chairman of the International Chamber of Shipping.



In recent months shipping lines have been benefiting from lower world oil prices.

Depuis quelques mois, les compagnies maritimes profitent de la baisse des prix mondiaux du pétrole.

conien n'a jamais été tenté auparavant», déclare Essen Paulson, président de la Chambre internationale de la marine marchande.

Il est certain que le passage à un carburant propre bien plus cher va énormément augmenter les coûts de fonctionnement de l'industrie – Maersk Line, premier armement mondial, qui a dépensé 3,4 G\$ en frais de soutage en 2017, soutient que la réglementation «change la donne», car elle pourrait augmenter sa facture annuelle d'au moins 2 G\$.

Certains transporteurs, dont Maersk, MSC et CMA-CGM, ont déjà ajouté des suppléments carburant pour couvrir le coût additionnel des carburants pauvres en soufre sous prétexte d'aider leurs clients à planifier avant l'entrée en vigueur de la réglementation de l'OMI. Cette décision a provoqué la colère des expéditeurs et des transitaires. (Voir la chronique «Première bordée».)

Les transporteurs prétendent qu'ils n'ont pas le choix, qu'ils doivent transmettre le fardeau du surcoût associé à l'abaissement de la teneur en soufre des carburants pour ne pas risquer la faillite. Nissim Yochai, VP, Commerce transpacifique chez l'armement israélien Zim, a déclaré à la conférence sur le transport maritime et la logistique en Asie tenue à Hong Kong en novembre que si les clients veulent continuer de profiter d'un bon service, ils doivent absorber les coûts supplémentaires.

L'abaissement de la teneur en soufre – qui pourrait coûter aux transporteurs, selon les estimations, 12 G\$ par année – ne pouvait survenir à un pire moment: les perspectives économiques mondiales moroses et l'aggravation des tensions commerciales entre Washington et Beijing ont forcé Drewry Shipping Consultants à réviser à la baisse ses prévisions concernant la demande de conteneurs pour les cinq prochaines années.

Retour à l'équilibre retardé

Le cabinet d'experts-conseils londonien prévoyait un retour à l'équilibre entre l'offre et la demande dans l'industrie vers 2022, mais il indique dans ses plus récentes prévisions «qu'on risque d'être pris avec l'actuelle situation d'offre excédentaire pendant plusieurs années additionnelles». Et c'est la dernière chose dont les transporteurs ont besoin, eux qui doivent absorber une forte hausse de leurs frais à cause du nouveau plafond des émissions de soufre de l'OMI et de l'incertitude croissante concernant l'impact en 2019 de la dernière ronde de tarifs étasuniens sur les importations de Chine.

Les transporteurs maritimes ont reçu un cadeau de Noël en avance lorsque le président Trump a convenu avec son homologue chinois Xi Jinping, lors du sommet du G20 à Buenos Aires, de suspendre pendant trois mois la hausse des droits de douane de 10% à 25% sur les importations de produits chinois de 200 milliards de dollars qui avait été prévu pour janvier.

Pour le moment, l'industrie profite de l'entrée en vigueur fin septembre des premiers tarifs américains, car ils ont poussé les importateurs américains à devancer leurs approvisionnements, provoquant une hausse des taux de fret au comptant à partir du mois de juillet et transformant le commerce transpacifique en «usine à imprimer de l'argent» pour citer Drewry. «Les transporteurs peuvent momentanément remercier le président Trump, mais ils pourraient en venir à maudire ce jour si le conflit commercial fait fondre les volumes pendant la négociation de contrats cruciaux [avec les expéditeurs] en 2019.»

Les transporteurs profitent aussi de la chute de 30 % des prix du pétrole depuis deux mois jusqu'à leur plus bas niveau en un an. Cette baisse est due à une production record de

There's no doubt the shift to much more expensive cleaner fuel will sharply increase the industry's operating costs – Maersk Line, the world's largest carrier, which spent \$3.4 billion on bunkers in 2017, says the regulation is a “game changer” that could boost its annual bill by at least \$2 billion.

Carriers including Maersk, MSC and CMA CGM are already imposing new fuel surcharges to cover the extra cost of more expensive low sulphur fuel, claiming it will help their customers to plan for the IMO regulation, a move that has angered shippers and freight forwarders. (See more details in First Watch column.)

But carriers claim they have no choice but to pass on the low sulphur cost burden – “If we don't pass on the costs, we could all be dead – so it's very simple: we have no choice and if customers want to carry on having good service they need to absorb this cost,” Nissim Yochai, vice president trans-pacific trade at Israeli carrier Zim, told the Asia Logistics & Maritime conference in Hong Kong in November.

The low sulphur cap – which is expected to cost carriers an estimated \$12 billion a year – couldn't have come at a worse time as a gloomier world economic outlook and rising Washington-Beijing trade tensions have forced Drewry Shipping Consultants to downgrade its forecast for container demand over the next five years.

More delay for supply/demand balance

The London-based consultancy had expected the industry to come close to supply-demand equilibrium by 2022 but its latest forecast suggests “it now faces being stuck with the current over-supplied situation for several more years.” And that's the last thing carriers need as they face a hefty rise in their costs due to the IMO sulphur cap and growing uncertainty over the impact of the latest round of US tariffs on Chinese imports in the New Year.

Carriers got an early Christmas present when President Trump agreed with his Chinese counterpart Xi Jinping at the G20 summit in Buenos Aires in early December to a three month suspension of an increase in tariffs on \$200 billion of Chinese imports from 10 percent to 25 percent that was scheduled for January.

Right now the industry is benefitting from the initial US tariffs which came into effect in late September, prompting American importers to bring forward supplies. This triggered a surge in spot freight rates from July onwards, transforming the trans-pacific trade into a “money printing factory”, according to Drewry. “Carriers may be thanking President Trump right now but they may come to rue the day if the trade conflict sees volumes disappear during crucial contract negotiations [with shippers] next year (2019).”

Carriers are also benefitting from the thirty percent collapse in oil prices in the past two months to the lowest level in a year thanks to Saudi Arabia's output to an all-time high of eleven million barrels



The global container fleet attained an estimated 22.3 million TEUs in 2018.

La flotte mondiale de porte-conteneurs avait une capacité estimée de 22,3 millions d'EVP en 2018.

11 millions de barils par jour de l'Arabie Saoudite, premier pays producteur de pétrole, qui a cédé aux pressions du président Trump.

Cela ne compense toutefois pas la détérioration de la situation de l'offre et de la demande: dans les dix premiers mois de 2018, les livraisons de navires ont atteint un sommet en trois ans de 1,21 million d'EVP, dont 83 % de bâtiments de plus de 10 000 EVP alors que les mises au rancard de vieux navires totalisaient à peine 52 150 EVP et ne devraient pas dépasser 100 000 EVP en fin d'année, leur plus bas niveau depuis 2008. Selon l'analyste de l'industrie Alphaliner, on prévoit que la flotte mondiale totalisera 22,3 millions d'EVP à la fin de l'année pour un taux de croissance annuel de 5,8 %, supérieur aux 3,7 % de 2017 et 1,9 % de 2016.

Comme si tout cela n'était pas suffisant pour alarmer l'industrie, le Forum international des transports a demandé à la Commission européenne que l'exemption catégorielle accordée par l'UE dans le cadre de la formation de consortiums exploitant des lignes maritimes ne soit pas prolongée au-delà d'avril 2020. «Les alliances [de transporteurs] pourraient s'inquiéter de la concurrence dans ce qui est devenu un marché concentré», affirme le groupe lié à l'OCDE.

La Commission sollicite l'opinion des intervenants de l'industrie pour décider si elle doit renouveler l'exemption des consortiums dont la part de marché est inférieure à 30 %.

Les regroupements se poursuivent, mais selon des formules différentes

Par ailleurs, les regroupements se poursuivent dans le transport maritime conteneurisé, mais selon une formule différente: l'armement français CMA-CGM est sur le point

a day, largely due to President Trump's pressure on the world's biggest oil producer to keep fuel prices low.

But this does not compensate for the deteriorating supply-demand situation with vessel deliveries hitting a three year high of 1.21 million TEU, with 83 percent over 10,000 TEU, in the first ten months of 2018, while the scrapping of older ships totalled just 52,150 TEU and is expected to end the year at around 100,000 TEU, the lowest level since 2008. The global fleet is expected to reach 22.3 million TEU by the end of the year, an annual growth rate of 5.8 percent, surpassing the 3.7 percent rise in 2017 and 1.9 percent increase in 2016, according to industry analyst Alphaliner.

As if these challenges are not enough to unnerve the industry, the International Transport Forum has called for the European Commission to ensure the current EU consortia block exemption regulation for liner shipping is not extended beyond its current timeframe of April 2020. "[Carrier] alliances could raise competition concerns in what has become a concentrated market," the OECD-linked group says.

The Commission is seeking comments from industry stakeholders as it weighs whether to renew the regulation that exempts consortia that have less than 30 percent market share from EU competition rules.

Consolidation along different paths

Meanwhile consolidation in container shipping continues but along a different path with French carrier CMA CGM set to acquire a controlling shareholding in CEVA Logistics in which it has built up a 33 percent

d'acquérir un actionnariat de contrôle dans CEVA Logistics dans laquelle il s'est constitué une participation de 33 % depuis l'inscription à la bourse suisse en avril de la compagnie établie aux Pays-Bas. Il a pris cette initiative après que CEVA, qui a une dette d'environ 1 G\$, a rejeté une offre de prise de contrôle non sollicitée de plus de 1,5 G\$ de CSV, l'ambitieux groupe de solution logistique et de transport danois qui a fait l'acquisition d'UTi en Californie pour 1,35 G\$ au début de 2016.


L'entrée de CMA-CGM dans le secteur logistique, sa recherche d'une fusion avec l'armement allemand Hapag-Lloyd et son intérêt affiché pour la taïwanaise Evergreen et pour Zim mettent lumière le désir de l'industrie de renoncer à sa fragmentation historique, qui la distinguait des autres secteurs industriels.

Après l'acquisition d'Hamburg Süd par Maersk, la mainmise de CMA-CGM sur APL, la prise de contrôle d'United Arab Shipping Co. par Hapag-Lloyd et l'achat de l'hongkongaise OOCL par Cosco, les cinq grands armements accaparent désormais un peu plus de 63 % de la capacité mondiale de transport conteneurisé.

D'autres fusions parmi les acteurs de premier plan semblent improbables – du moins dans un proche avenir – car de nouvelles transactions pourraient déclencher l'application de règlements anti-concurrence. On observe toutefois encore des transactions mineures, surtout dans le transport maritime à courte distance et sur les lignes européennes reliées aux routes conteneurisées internationales. DP World, l'exploitant de terminaux de Dubaï, a pris l'industrie par surprise en acquérant en août d'un fonds d'action norvégien pour 660 millions d'euros [746 M\$ US] la compagnie danoise Unifeeder, plus gros fournisseur européen indépendant de services de transport à courte distance et de services d'apport. Cette transaction suivait la prise de contrôle plus tôt dans l'année par la société danoise de transport maritime et de logistique DFDS pour 950 millions d'euros d'UN Ro-Ro, un transporteur turc qui exploite des services vers l'Italie et la France.

Si énormes que soient les embûches l'an prochain, l'industrie va réussir à s'en sortir comme par le passé, mais elle va probablement montrer beaucoup plus d'intransigeance dans les négociations avec les expéditeurs qui profitent depuis longtemps de bas taux contractuels et de cours acheteurs comptant favorables.

Les taux de fret conteneurisé réels, après prise en compte des fluctuations du prix du carburant, ont chuté de plus de 50 % en 20 ans selon Alphaliner. Les taux de fret nominaux moyens ont baissé de plus de 20 % depuis le début de 1998, mais les taux corrigés selon l'inflation ont baissé encore davantage, car les prix du soutage ont plus que quintuplé depuis 20 ans.

Les transporteurs ont pu compenser partiellement la hausse des frais de soutage grâce à des mesures de réduction des coûts, dont le déploiement de plus grands navires, la navigation à vitesse réduite, les réductions de personnel ainsi que les regroupements et l'établissement d'alliances. Les économies ont toutefois été largement passées aux expéditeurs par une réduction des taux de fret nominaux et réels. L'entrée en vigueur imminente de la réglementation de l'OMI abaissant la teneur en soufre autorisée pourrait être le déclencheur qui va amener l'industrie à changer de scénario, car les transporteurs ne peuvent se permettre une autre année de diminution des marges, de réduction des taux de fret et de rendements financiers insuffisants. 

since the Netherlands-based company floated on the Swiss stock exchange in April. The move came after CEVA, which is burdened with debt of around \$1 billion, rejected an unsolicited takeover offer of just over \$1.5 billion from DSV, the ambitious Danish freight forwarding and trucking group that acquired California's UTi for \$1.35 billion in early 2016.


CMA CGM's move into the logistics sector alongside its pursuit of a merger with German carrier Hapag-Lloyd and its reported interest in Taiwan's Evergreen and Zim underscores the industry's chase to end its historical fragmentation that made it stand out from other industrial sectors.

Following Maersk's acquisition of Hamburg Süd, CMA CGM's swoop on APL, Hapag-Lloyd's takeover of United Arab Shipping Co and Cosco's purchase of Hong Kong's OOCL, the top five carriers now control just over 63 percent of the global container capacity.

Further consolidation among the big players looks unlikely – for the near future at least – as fresh deals would face opposition from competition authorities. But smaller deals are still being struck, mainly in the short-sea sector, particularly on European trades that are linked to the global container routes. DP World, the Dubai-based terminal operator, caught the industry by surprise with its 660 million euros [US\$746 million] acquisition of Denmark's Unifeeder, Europe's largest independent short-sea and feeder carrier, from a Norwegian equity fund, in August. This followed the takeover by DFDS, the Danish shipping and logistics company, of UN Ro-Ro, a Turkish carrier that operates services to Italy and France for 950 million euros earlier in the year.

While the coming year poses hefty challenges, the industry will somehow struggle through as it has done in the past, though it's likely to take a much tougher stance in negotiations with shippers who have enjoyed lower contract and spot rates for many years.

Real container freight rates, after accounting for changes in the price of bunker fuel, have tumbled by more than fifty percent over the past twenty years, according to Alphaliner. While average nominal freight rates have fallen by over twenty percent since the beginning of 1998, inflation-adjusted rates have seen an even larger reduction as bunker prices have increased more than five-fold over the past twenty years.

Carriers have been able to offset some of the higher bunker bills through cost-saving measures including the deployment of larger vessels, slow-steaming and reduction in staff as well as consolidation and the establishment of alliances. But the savings have largely been passed on to shippers through lower freight rates both in nominal and real terms. The looming IMO low sulphur cap could be the trigger for the industry to change the scenario as carriers can't afford yet another year of shrinking margins, lower freight rates and inadequate financial returns. 

Frédéric Lasserre
et Pierre-Louis Têtu*

Tourisme de croisière dans l'Arctique canadien: une nouvelle activité à risque?

Le 24 août 2018, le navire de croisière **Akademik Ioffe** s'est échoué dans le golfe de Boothia (Nunavut). Heureusement, aucun blessé ne fut rapporté. Outre le coût des secours, cet accident pose la question du risque croissant au vu de la fréquentation des navires de croisière dans des eaux peu cartographiées.

En dépit de sa faible classe polaire, l'**Akademik Ioffe** n'a pas été victime de la banquise. Il semblerait plutôt que ce soit la piètre qualité des cartes marines qui soit la cause de l'accident. Ainsi, la fonte de la banquise dans l'océan Arctique, libérant à la fois les passages arctiques et les régions côtières, conduit à s'interroger sur les opportunités, les risques et les perspectives en matière de navigation touristique dans les eaux arctiques canadiennes.

La présence d'une banquise dérivante dans l'Arctique canadien constitue un risque majeur à la navigation, tout comme l'effet de glaçage sur les navires. L'éloignement

Cruise ship tourism in the Canadian Arctic: a new high-risk market?

On August 24, 2018, the cruise ship **Akademik Ioffe** ran aground in the Gulf of Boothia, Nunavut. Fortunately, no injuries were reported. Apart from the rescue costs, though, this accident raises the question of growing risk arising from the passage of cruise ships in inadequately mapped waters.

In spite of its low polar class rating, the **Akademik Ioffe** was not a victim of the ice floe. It would seem rather that it was the poor quality of the marine charts available that caused the accident. Thus the melting of the polar ice cap, freeing up passages within the Arctic and along coastal regions, leads one to wonder about the opportunities, risks and prospects connected with tourist navigation in Canada's Arctic waters.

The presence of drifting ice packs in the Canadian Arctic represents a major risk to navigation, along with the icing-up of ships. Distances restrict communica-

Since 2016, larger cruise ships, such as the **Crystal Serenity**, have been appearing in Canada's Arctic waters.

Depuis 2016, de grands paquebots de croisières comme le **Crystal Serenity** s'aventurent dans les eaux arctiques du Canada.



limite les communications, et le manque de cartographie fiable des fonds marins augmente considérablement le risque d'incident dans l'Arctique canadien. Que ce soit dans la législation canadienne ou à travers le Code polaire, les navires qui naviguent dans les eaux arctiques canadiennes doivent respecter des normes sévères en matière d'équipement des navires et de formation des équipages.

L'utilisation d'un radar de petites cibles comme sur le **Crystal Serenity** en 2016, souligne les dangers que représentent les petits icebergs dérivants. Le coût de tels systèmes représente des contraintes technique et financière pour les armateurs.

Historiquement, le tourisme de croisière dans les eaux arctiques canadiennes a commencé dans le détroit de Lancaster, la région d'Iqaluit, le détroit d'Hudson et dans l'Est de la baie de Baffin. Entre 1990 et 2000, le **Kapitan Khlebnikov** et le **Bremen** étaient les seuls navires à naviguer dans l'Arctique.

Concentrations importantes de glace

En raison des concentrations importantes de glace dans le Haut-Arctique canadien, l'activité maritime y demeurait faible. Seul le **Kapitan Khlebnikov** a pu se rendre à Fort Conger (Ellesmere) à plusieurs reprises depuis 1990. Dans le détroit d'Eureka, c'est encore le **Kapitan Khlebnikov** qui s'illustre, seul navire à avoir emprunté ce parcours plusieurs fois depuis 25 ans. On pouvait dénombrer en moyenne 11 voyages par an entre 2000 et 2005 dans les eaux arctiques canadiennes; ce chiffre est passé à 16 entre 2006 et 2010, à 13 voyages entre 2011 et 2015, puis 19 en 2017. Le nombre de navires est passé de 5 en moyenne entre 2000 et 2005; à 8 en 2013 et 2014, puis 12 en 2017.

Le brise-glace diesel **Kapitan Khlebnikov**, de classe polaire 3 (CP3), est le plus puissant des navires utilisés pour la croisière dans l'Arctique canadien. C'est l'**Akademik Ioffe** (CP7), un navire russe exploité par les compagnies canadiennes Quark Expedition puis One Ocean Expedition, qui a parcouru les plus grandes distances. L'**Hanseatic** (CP6) et le **Bremen** (CP6) exploités par Hapag-Lloyd ont également parcouru l'Arctique canadien. Les navires présents dans l'Arctique canadien transportaient moins de 300 passagers par voyage, et plus de la moitié ne n'avaient pas la classe polaire.

Navires plus grands

Depuis 2016, on voit apparaître des navires beaucoup plus grands, comme le **Crystal Serenity** avec 1 600 personnes à bord, avec aussi de faibles classes de glace, ce qui pose la question de la sécurité des passagers en cas d'accident dans ces régions éloignées.

Le développement, bien que modeste, du tourisme de croisière dans les eaux arctiques canadiennes depuis 1990 présente de nombreux défis, sur les plans de la sécurité nautique, environnementale et humaine. Les consultations avec les communautés locales sur les impacts de la navigation soulignent que l'accroissement du nombre et de la taille des navires de croisière dans l'Arctique canadien suscite des avis mitigés. En dépit du système d'octroi de permis, la présence non désirée de navires de croisière dans des zones de chasse et de pêche inuites accroît les frustrations.

tions, and the lack of reliable charts of the sea beds considerably raises the risk of an incident occurring in the Canadian Arctic. Under either Canadian legislation or the Polar Code, ships sailing in Canada's Arctic waters must respect strict laws respecting the equipment of ships and the training of crews.

The use of small-target radar, as on the **Crystal Serenity** in 2016, underscores the dangers represented by small drifting icebergs. The cost of these systems, however, is a source of technical and financial constraint for shipowners.

Historically, cruise ship tourism in Canada's Arctic waters used to take place in Lancaster Sound, the Iqaluit area, Hudson Strait and eastern Baffin Bay. Between 1990 and 2000, the **Kapitan Khlebnikov** and the **Bremen** were the only ships to sail the Arctic.

Major concentrations of ice

Because of the major concentrations of ice in the Canadian High Arctic, there used to be little maritime activity. Only the **Kapitan Khlebnikov** has managed to get to Fort Conger, on Ellesmere Island, several times since 1990. In Eureka Sound, again the **Kapitan Khlebnikov** stands out as the only ship to have sailed this route several times in the past 25 years. Between 2000 and 2005, there was an average of 11 voyages a year in Canada's Arctic waters. This figure rose to 16 between 2006 and 2010, to 13 between 2011 and 2015, then 19 in 2017. The number of ships rose from an average of 5 between 2000 and 2005, to 8 in 2013 and 2014, then 12 in 2017.

The diesel icebreaker **Kapitan Khlebnikov**, a Polar Class 3 (PC3) vessel, is the most powerful of the ships used to cruise the Canadian Arctic. The **Akademik Ioffe** (PC7), a Russian ship operated by the Canadian companies Quark Expedition and One Ocean Expedition, has sailed the greatest distances. The **Hanseatic** (PC6) and the **Bremen** (PC6), operated by Hapag-Lloyd, have also sailed the Canadian Arctic. Half of the ships sailing the Canadian Arctic carried fewer than 300 passengers per voyage, and more than half of them did not have a polar class rating.

Bigger ships

Since 2016, much larger ships have appeared, such as the **Crystal Serenity**, carrying 1600 passengers, with low ice classes, which raises the question of passenger safety if an accident occurs in some remote area.

The development, though modest, of cruise ship tourism in Canada's Arctic waters since 1990 presents numerous challenges pertaining to nautical, environmental and human safety. Consultations with local communities on the impacts of navigation reveal that the increase in the number and size of cruise ships in the Canadian Arctic is a source of mixed opinions. Despite the system of granting permits, the undesired presence of cruise ships in Inuit hunting and fishing areas has increased frustration.

Dans cette perspective d'accroissement du trafic, le gouvernement canadien a proposé plusieurs initiatives visant à atténuer ces changements en tenant compte des avis des communautés.

L'initiative des corridors à faible impact a pour but de mieux orienter et cibler les investissements prioritaires en matière de cartographie des fonds marins dans des corridors définis. Le plan national de protection des océans du gouvernement fédéral de novembre 2016 vise à favoriser la sécurité et le transport maritime responsable, en plus de créer des partenariats avec les collectivités autochtones. Enfin, en décembre 2017, la proposition du gouvernement du Canada de constituer une aire de conservation naturelle de l'UNESCO dans le détroit de Lancaster/Tallurutiup Imanga, important pour les Inuits, constitue un autre pas vers une protection accrue des zones marines arctiques. **M**

In the light of increased traffic, the Canadian government has proposed several initiatives designed to mitigate these changes and take into account the local communities' opinions.

The initiative of low-impact corridors is designed to better orient and target priority investments pertaining to sea bed mapping within the defined corridors. The federal government's national plan of November 2016 to protect the oceans aims to promote safety and responsible marine transportation, and also to create partnerships with Aboriginal communities. Finally, in December 2017, the Canadian government's proposal to create a UNESCO natural conservation area in the Strait of Lancaster/Tallurutiup Imanga, important for the Inuit, constitutes another step towards increased protection of Arctic waters. **M**

* Frédéric Lasserre est professeur de géographie à l'Université Laval et directeur du Conseil québécois d'études géopolitiques. Pierre-Louis Têtu est chercheur postdoctoral à l'Université d'Ottawa.

* Frédéric Lasserre teaches geography at Laval University and is the Director of the Conseil québécois d'études géopolitiques. Pierre-Louis Têtu is a postdoctoral researcher at the University of Ottawa.



BATTERY POWERED VESSELS

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

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

CONTACT US

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

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

Learn more at
www.dnvgl.us/maritime

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL



Terence F. Bowles

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

La Voie maritime du Saint-Laurent – Prête pour l’avenir

Les perspectives après 60 ans d’activité

La saison de navigation 2019 sera celle du 60^e anniversaire de la Voie maritime du Saint-Laurent. Depuis son inauguration en 1959, presque 3 milliards de tonnes de marchandises ont franchi ses écluses. En tant qu’artère vitale reliant les Grands Lacs à l’océan Atlantique, la Voie maritime dessert des provinces et des États qui, ensemble, ont un PIB de plus de 6000 milliards de dollars et constituent la 3^e plus grande économie au monde.

La Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a été créée en 1998 pour succéder à l’Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle a toujours travaillé avec ses partenaires de l’industrie pour renforcer la compétitivité de la Voie maritime. Que ce soit en étant, dès 2003, la première voie navigable intérieure à adopter le système d’identification automatique qui suit les navires à la trace par satellite, ou que ce soit en mettant en place le Système d’information sur le tirant d’eau qui fournit un modèle 3D du chenal – permettant aux navires de transporter jusqu’à 400 tonnes de plus par voyage –, la CGVMSL a été à la pointe du progrès dans le secteur maritime.

Le récent parachèvement de notre programme de modernisation, qui comprend l’amarrage mains libres et la commande des écluses à partir de nos centres de contrôle des opérations, constitue la plus grande avancée dans les opérations de la Voie maritime depuis son ouverture en 1959. Par conséquent, la Voie maritime est devenue encore plus concurrentielle. En éliminant le recours à des câbles d’amarrage pour la plupart des navires, les risques pour la sécurité du personnel de la Voie maritime et des équipages des navires sont réduits. En outre, les navires subissent moins d’usure dans les éclusages.

Pour le rôle qu’elle a joué dans la mise au point de la technologie d’amarrage mains libres dans un réseau d’écluses, la CGVMSL a reçu le Prix de l’innovation d’avenir dans les transports, parrainé par le Forum international des transports de l’OCDE, une organisation intergouvernementale regroupant 35 des premiers pays avancés et émergents.

Nous avons aussi optimisé la période de navigation en ajoutant graduellement des jours à la saison. Aujourd’hui, la saison s’étend habituellement de la troisième semaine de mars jusqu’au 31 décembre. Ainsi, les transporteurs bénéficient à chaque saison d’une semaine de navigation de plus (en moyenne) que dans les années 1990. Nous continuons d’examiner des possibilités de réaliser encore des gains quand les conditions le permettent. En outre, l’attention que nous portons à l’entretien et au renouvellement de nos actifs fait que la Voie maritime peut préserver son excellent bilan en matière

The St. Lawrence Seaway – Ready for the Future

Looking Ahead after 60 Years of Operation

The 2019 navigation season will mark the St. Lawrence Seaway’s 60th anniversary. Since its opening in 1959, almost three billion tonnes of cargo have transited the Seaway’s locks. Serving as the vital linchpin that connects the Great Lakes and the Atlantic Ocean, the Seaway serves a series of provinces and states that collectively generate over \$6 trillion of GDP and together constitute the world’s 3rd largest economy.

Since its founding in 1998 to succeed the former St. Lawrence Seaway Authority, The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) has worked with its industry partners to reinforce the Seaway’s competitiveness. From being the first inland waterway to implement the Automatic Identification System in 2003, which enables the precise monitoring of ship locations by satellite, to the implementation of the Draft Information System which provides a 3D model of the channel and enables ships to safely carry up to 400 additional tonnes of cargo per voyage, the SLSMC has been at the forefront of progress within the marine industry.

The recent completion of our modernization program, which includes Hands Free Mooring and remote operation of locks from centralized operation control centres, represents the greatest advancement in Seaway operations since its inception in 1959. As a result, the Seaway has become even more competitive. With the elimination of tie-up lines for most vessels, Seaway employees and vessel crews face fewer safety risks and vessels experience less “wear and tear” as they enter and exit locks.

For its role in developing Hands Free Mooring for use in a lock system, the SLSMC was presented the Promising Innovation in Transport Award, sponsored by the International Transport Forum at the OECD, an intergovernmental organization composed of the world’s 35 most advanced and emerging countries.


We have also optimized the navigation window by incrementally adding days to the season, which today typically extends from the third week of March to December 31st. As a result, carriers have an additional week of navigation (on average) each season when compared to the late 1990s, and we continue to examine opportunities to make further incremental gains as conditions permit. Moreover, our steadfast commitment to maintenance and asset renewal enables

de disponibilité. Nous enregistrons constamment des taux supérieurs à 99 %.

Alors que la croissance de l'économie met sous pression diverses parties du réseau de transport, le fait d'encourager davantage d'expéditeurs à utiliser la Voie maritime est un excellent moyen de favoriser à la fois la croissance économique et une économie à faibles émissions de carbone. Après tout, le transport maritime est le moyen de déplacer des marchandises qui consomme le moins d'énergie et qui émet le moins de gaz à effet de serre par tonne-kilomètre. En même temps, il réduit la congestion routière et l'usure de nos routes.

Étant donné les progrès réalisés ces 20 dernières années, je suis heureux d'affirmer que la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent fait honneur à son énoncé de mission et à son engagement envers le gouvernement du Canada.

Nous sommes au service de nos clients en faisant transiter les navires de façon économique, efficace, écologique et socialement responsable dans un réseau de voies navigables sûres, sécuritaires et fiables afin d'apporter une valeur à l'économie nord-américaine.


Tout a été mis en place pour que la Voie maritime du Saint-Laurent serve efficacement toutes les parties prenantes dans les décennies à venir, avec des progrès décisifs en matière d'efficacité, de sécurité et de souplesse. En célébrant le 60^e anniversaire de la Voie maritime, au vu des progrès réalisés, nous pouvons véritablement affirmer que nous sommes prêts pour l'avenir! 

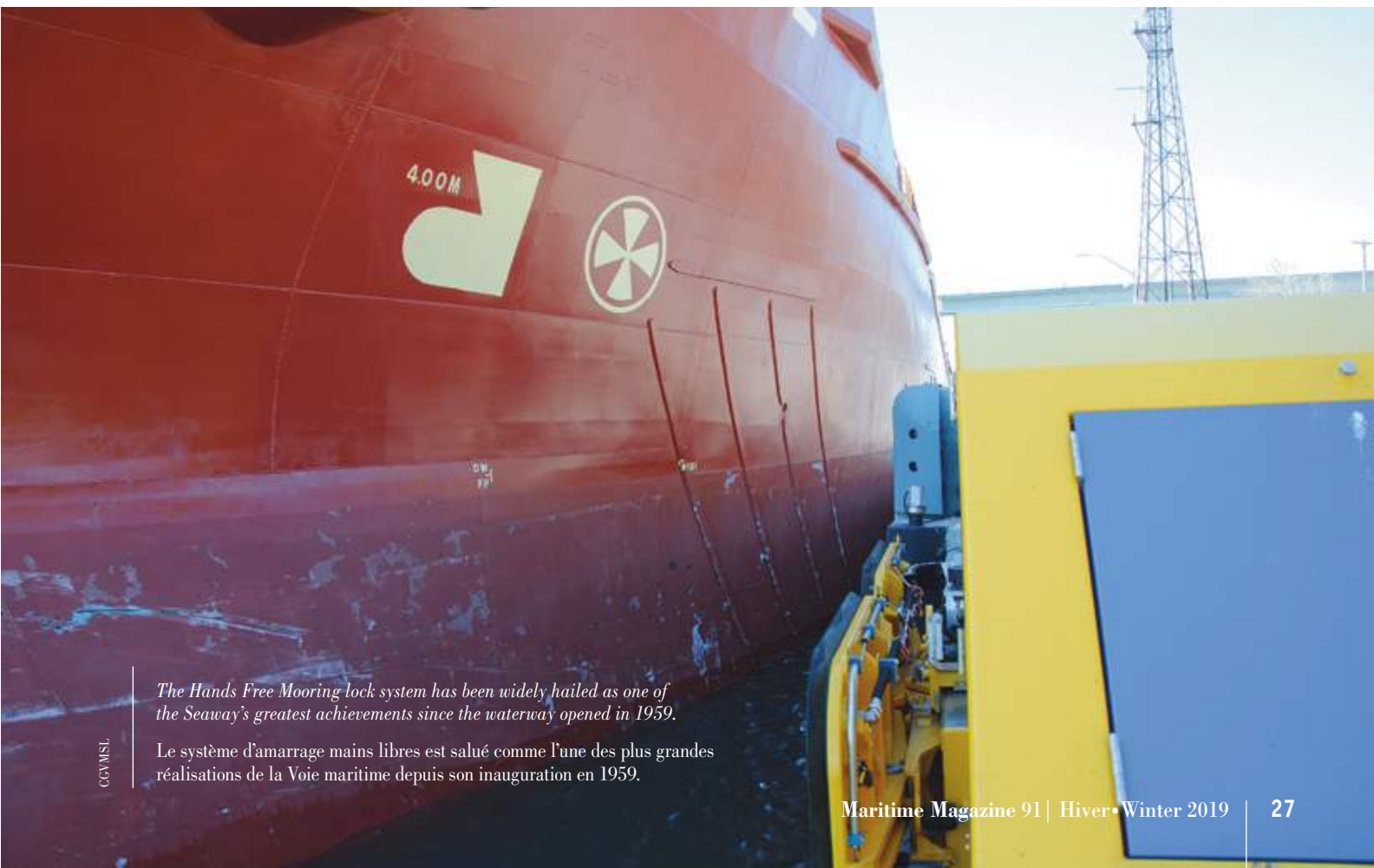
the St. Lawrence Seaway to uphold its excellent record of system availability, which consistently registers above 99% year-after-year.

With an expanding economy putting pressure on various parts of the transportation network, encouraging more shippers to use the Seaway is an excellent way to promote both economic growth and a low carbon economy. After all, marine transportation is the most energy efficient means of moving cargo and emits the lowest level of greenhouse gasses per tonne-mile, while also reducing congestion on land and wear-and-tear on our roadways.

Given the progress made over the last 20 years, I am pleased to say that The St. Lawrence Seaway Management Corporation is fulfilling its mission statement and its commitment to the Government of Canada.

We serve our customers by passing ships through a safe, secure and reliable waterway system in a cost effective, efficient, environmentally and socially responsible manner to deliver value to the North American economy.

With strong advancements in efficiency, safety and flexibility, the stage has been set for a St. Lawrence Seaway that will effectively serve its stakeholders for decades to come. As we celebrate the Seaway's 60th anniversary this year and take stock of the progress made, we can truly say that we are ready for the future! 



The Hands Free Mooring lock system has been widely hailed as one of the Seaway's greatest achievements since the waterway opened in 1959.

Le système d'amarrage mains libres est salué comme l'une des plus grandes réalisations de la Voie maritime depuis son inauguration en 1959.

CCVMSL

DESPITE COMPLICATED GLOBAL TRADE ENVIRONMENT
**CARGO SHIPMENTS RIDING
ON SOLID DEMAND**

MALGRÉ UN ENVIRONNEMENT COMMERCIAL MONDIAL COMPLEXE,
**LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
JOUIT D'UNE DEMANDE SOLIDE**

Julie Gedeon – Leo Ryan



Les autorités des ports canadiens des Grands Lacs sont enthousiastes quant aux perspectives commerciales découlant des nouveaux projets d'infrastructure, des marchés émergents et d'une meilleure planification intégrée globale. Les acteurs des ports du

Canadian ports on the Great Lakes are enthusiastic about the business prospects arising from new infrastructure projects, new/emerging markets and better overall integrated planning. For the most part, too, St. Lawrence River ports and St. Lawrence Seaway



Shipping activity on the St. Lawrence Seaway in 2018 showed further progress thanks to increased transits by Canadian and foreign-flag vessels.

L'activité maritime a continué d'augmenter sur la Voie maritime du Saint-Laurent en 2018 à la faveur d'un plus grand nombre de transits par des navires canadiens et étrangers.

Saint-Laurent et de la Voie maritime du Saint-Laurent ont eu aussi beaucoup de raisons de se féliciter des tendances actuelles en matière de fret, malgré une croissance légèrement plus lente de l'économie canadienne à 2 % sur une base annualisée en 2019.

stakeholders have much cause for satisfaction over current cargo trends, despite recent slightly slower growth of the Canadian economy at two per cent on an annualized basis entering 2019.

Paul Deesley



We can handle it...



Let your cargo flow on our 3,700km marine highway straight into the industrial heartland of North America. Strategically located, **Highway H₂O** provides shippers with easy access to a more direct route that delivers cargo nearer to its final destination. Make your over-dimensional worries a thing of the past.

Our System provides a safe and reliable transit for your heavy-lift and project-specific cargo. **Highway H₂O** provides the dependability you need to keep your products moving and your clients happy. A fresh clean approach to your transportation needs. For more information, please visit www.hwylh2o.com

Water way to go!

www.hwylh2o.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent





HPA

Cargo diversification and infrastructure improvements are driving growth at the Port of Hamilton.

La diversification des marchandises et l'amélioration des infrastructures soutiennent la croissance au Port de Hamilton.

L'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne a eu un impact positif, et même les guerres commerciales de Trump se sont avérées favorables.

En 2018 la Voie maritime du Saint-Laurent connaissait une explosion d'activités, alimentée par l'augmentation des expéditions de grain, de sel et de matériaux de construction. Le débit final pour 2018 pourrait être de 5 %, supérieur à celui de 2017, qui était de 38 millions de tonnes.

Projets d'infrastructure à Hamilton

En 2018, ce port a connu une excellente année que Ian Hamilton, directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton, attribue en grande partie au Port lui-même et à ses terminaux, créant ainsi le moyen de saisir de nouvelles occasions.

«Avec nos locataires, nous avons investi plus de 200 millions de dollars dans les infrastructures portuaires, les actifs de traitement du grain et des terminaux au cours des sept dernières années», souligne M. Hamilton.

«L'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne, ainsi que les tarifs de rétorsion instaurés par les États-Unis, ont rendu le grain canadien plus intéressant pour les marchés européens – en particulier avec la sécheresse qui a sévi en Europe et en Australie l'année dernière.»

Les tarifs américains sur l'acier européen, y compris sur les matériaux utilisés dans sa fabrication, ont augmenté les importations au Port de Hamilton, les aciéries ArcelorMittal Dofasco et Stelco ayant toutes deux connu une

The impact of the Canadian free trade agreement with the European Union has been positive, and there has even been some definite silver lining from the Trump trade wars.

Heading into 2019, the St. Lawrence Seaway was enjoying an intense finishing burst fuelled by increases in shipments of grain, salt and construction materials. Final throughput for 2018 could be in the neighborhood of 5 per cent above the 2017 total of 38 million tonnes.

Hamilton infrastructure improvements

The Port of Hamilton had a great year in 2018 that Hamilton Port Authority CEO Ian Hamilton attributes in large part to the port and its terminals creating the means to meet new opportunities.

“We and our tenants have invested more than \$200 million in port infrastructure and grain handling/terminal assets over the past seven years,” Mr. Hamilton notes. “Canada’s free trade agreement with the European Union along with the retaliatory tariffs initiated by the U.S. have made Canadian grain more interesting to European markets – especially with the drought in Europe and Australia this past year.”

U.S. tariffs on European steel as well as the materials that go into making it have increased the imports into the Port of Hamilton with steelmakers ArcelorMittal Dofasco and Stelco both having a busy

année bien remplie. «Nous prévoyons que notre volume lié à l'acier se situera autour de 11,5 tonnes en 2018», affirme M. Hamilton.

Toutefois, selon lui, l'acier ne représente plus que 55 % du tonnage du Port, contre 80 % il y a 10 ans. «Nous sommes heureux que l'acier revienne, mais nous avons dû diversifier notre cargaison afin de moins dépendre des hauts et des bas de ce secteur.

«Nous avons déterminé plusieurs possibilités – l'une d'entre elles étant l'agriculture – et avons ensuite investi dans des actifs bien choisis afin d'attirer une base de locataires dans le but de transformer le Port de Hamilton en véritable passerelle pour les produits céréaliers de l'Ontario destinés aux marchés étrangers», explique M. Hamilton. «Avec trois terminaux agroalimentaires, et le terminal G3, certainement le plus moderne de l'Ontario, les agriculteurs peuvent obtenir des prix concurrentiels pour livrer leurs produits ici beaucoup plus rapidement que dans n'importe quel autre port, ce qui est également plus rentable pour eux.»

Le défi consiste maintenant à répondre à la demande des entreprises qui souhaitent installer leurs établissements de transformation agroalimentaire dans le Port ou à proximité. «Nous répondrons à ce besoin en investissant entre 35 et 40 millions de dollars pour démolir de très vieux bâtiments, reconfigurer le réseau ferroviaire et routier, ainsi que des ceintures de services publics, et créer de nouveaux espaces de stockage et d'entrepôt, qui seront tous deux reliés à la nouvelle installation de Randall Reef à son ouverture en 2021», ajoute M. Hamilton. «Nous devrions nous retrouver avec 60 à 70 acres de terres prêtes au développement, augmentant d'environ 10 % l'espace portuaire avec des capacités entièrement multimodales.»

Thunder Bay en expansion

De nouvelles infrastructures sont également à l'étude au Port de Thunder Bay, où l'administration portuaire reçoit 7,5 millions de dollars du Fonds fédéral du corridor de transport pour un projet de 16 millions de dollars dans le cadre d'une reconfiguration visant à aider les terminaux portuaires pour une meilleure gestion de projets spéciaux et de marchandises diverses.

«Nous construisons un nouvel entrepôt chauffé de 50 000 pieds carrés, ainsi que de nouvelles aires de chargement et de déchargement de wagons», a déclaré Tim Heney, directeur général de l'Administration portuaire. «La construction commencera en mai.»

L'agrandissement doit permettre aux activités croissantes du Port de fournir à l'Ouest canadien des matériaux d'infrastructure tels que de l'acier de construction, des tuyaux, des éoliennes et des transformateurs électriques en provenance d'Europe. «Le projet s'inscrit dans une stratégie pluriannuelle visant à extirper le Port d'une époque où la plupart de ses terminaux étaient situés directement sur les quais pour le secteur du fret conditionné, qui a pris fin dans les années 1980», explique M. Heney. «Notre cargaison actuelle a besoin de zones de dépôt beaucoup plus grandes et plus solides avec un accès ferroviaire adjacent.»

Toujours selon M. Heney, le grain continue d'être la principale exportation à Thunder Bay: «Nous entrevoyons également un bon potentiel d'augmentation des expéditions

year. «We expect our steel-related volume to be in the range of 11.5 tonnes in 2018», says Mr. Hamilton.

Nevertheless, steel now accounts for only 55 per cent of the port's tonnage compared to 80 per cent a decade ago. «We're glad steel is making a comeback but we had to diversify our cargo to be less dependent on steel's ups and downs», says Mr. Hamilton.

«We've identified several possibilities – one of them being agricultural – and then invested in the right assets to attract a tenant base to make the Port of Hamilton a true gateway for Ontario grain products for overseas markets», Mr. Hamilton explains. «By having three agri-food terminals and certainly Ontario's most modern one with the G3 terminal, farmers can receive competitive pricing for their product and make their delivery here much more quickly than at any other port, which is also more cost effective for them.»

The challenge now is keeping up with the demand for businesses that want to locate their agri-food processing facilities at or near the port. «We'll be addressing that need by investing \$35 million to \$40 million to take down some very old buildings and reconfigure the rail and road network, as well as some utility belts, and create new laydown and warehousing space – all of which will connect to the new Randall Reef facility when it opens in 2021», Mr. Hamilton says. «We should end up with 60 to 70 acres of development-ready land for approximately 10% more port space with fully multimodal capabilities.»

Thunder Bay expansion

New infrastructure is also in the works at the Port of Thunder Bay, where the port authority is receiving \$7.5 million from the federal Transportation Corridor Fund towards a \$16-million project as part of a reconfiguration to help the port terminals handle more project and general cargo.

«We're building a new 50,000-square-foot heated warehousing facility, along with a new railyard and car unloading areas», says Thunder Bay Port Authority CEO Tim Heney. «The construction will begin in May.»

The expansion is to accommodate the port's increased activity over recent years in supplying Western Canada with infrastructure materials, such as structural steel, pipe, wind turbines and power transformers from Europe. «The project forms part of a multi-year strategy to transform the port from when most of its terminals were located right on the docks for the packaged freight business that ended in the 1980s», Mr. Heney explains. «Our current cargo needs much larger and more solid laydown areas with adjacent rail access.»

Grain continues to be the port's main export. «We also see good potential for more grain shipments with the market demand in North Africa and the Middle East», Mr. Heney says. «And we're about the same distance to India as the Canadian West Coast.»

According to robust trends in the fourth quarter, Thunder Bay appeared to be on track to surpass 2017's total cargo of 8.8 million tonnes.

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



Photo credit: David Kaye



FEDNAV

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

24/7



www.fednav.com



Vessels from the CSL fleet are among the major players on the Great Lakes\St. Lawrence waterway.

Les navires de la flotte de CSL sont des acteurs prédominants sur la voie de navigation des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

de grain avec la demande du marché en Afrique du Nord et au Moyen-Orient. Et nous sommes à peu près à la même distance de l'Inde que la côte ouest canadienne.»

Selon les fortes tendances observées au quatrième trimestre, Thunder Bay semblait sur le point de dépasser le volume total du fret de 2017, à 8,8 millions de tonnes.

On discute de l'utilisation du Port pour le transport du pétrole, notamment en raison du manque actuel de pipelines et de la disponibilité limitée du réseau ferroviaire. «Comme les produits pétroliers sont expédiés par la Voie maritime depuis 100 ans, nous sommes certainement capables de gérer cela», assure M. Heney.

Impact d'un nouveau port à Windsor

Au Port de Windsor, qui a traité 8 millions de tonnes en 2017, le projet de construction du pont international Gordie Howe a suscité l'enthousiasme. L'autorité du pont Windsor-Detroit a annoncé le 28 septembre dernier la signature d'un accord avec un consortium privé, Bridging North America (BNA). Ce dernier a accepté de concevoir et de construire la structure à six voies entre Windsor et Detroit à un prix fixe de 3,8 milliards de dollars, de l'opérer et de la maintenir pendant 30 ans à un coût de 1,9 milliard de dollars. Le consortium prévoit récupérer l'énorme investissement réalisé grâce aux frais de péage.

«Au cours des six derniers mois, nous avons travaillé en étroite collaboration avec ces deux entités pour plani-

There's some discussion about using Thunder Bay to move oil, especially with the current lack of pipelines and limited rail availability. "We're certainly capable of handling that," Mr. Heney affirms. "Petroleum products have been shipped on the Seaway for 100 years."

Windsor's new bridge horizons

At the Port of Windsor, which handled 8 million tonnes in 2017, the planned construction of the Gordie Howe International Bridge had everyone abuzz. The Windsor-Detroit Bridge Authority announced last Sept. 28 that it had signed a deal with a private consortium. Bridging North America (BNA) has agreed to design and build the six-lane structure between Windsor and Detroit for a fixed price of \$3.8 billion and to operate and maintain it for 30 years at a cost of \$1.9 billion. It plans to recoup the huge investment via tollgate fees.

"We've been working very closely with both of these entities over the last six months to plan how the port will handle all the construction materials that will be required to build the bridge over the next four or five years," notes Steve Salmons, the Windsor Port Authority's CEO. "We also have to figure out how to process documentation for the 2,000 workers on the waterfront who'll require port security passes. We usually issue only 50 security passes in a year."

PAVING THE WAY ON THE H₂O HWY.

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

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



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



mcasphalt.com



PORT OF HAMILTON

Southern Ontario's

*Gateway
to the
World*

YOUR BEST MOVE ON THE GREAT LAKES

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

WHY NOT FIND OUT MORE?

Call 1.800.263.2131 or visit HamiltonPort.ca



fier la manière dont le Port traitera tous les matériaux de construction nécessaires à la construction du pont au cours des quatre ou cinq prochaines années», déclare Steve Salmons, le directeur général de l'Administration portuaire de Windsor. «Nous devons également comprendre comment traiter l'identification des 2 000 travailleurs dans le secteur riverain qui auront besoin d'un laissez-passer de sécurité du Port; nous n'en émettons généralement que 50 par an.»

L'un des principaux locataires du Port qui s'occupe de la manutention du fret a déterminé des espaces de quais latents qui seront aménagés afin de pouvoir recevoir et organiser les équipements de construction à partir du printemps.

«La construction du pont générera une activité économique au-delà de tout ce que nous avons vu au Port depuis plus de dix ans», souligne M. Salmons. «C'est un véritable élan pour développer pleinement tous les sites de quais latents et mener à bien d'autres projets en attente d'une analyse de rentabilisation, tel le mur de protection prévu depuis longtemps.»

M. Salmons, qui a succédé au président-directeur général de longue date David Cree en mars dernier, considère la construction du pont comme une occasion pour le Port et ses locataires d'assumer un rôle de transport plus important et plus complet en Ontario et ailleurs.

«Dans quatre ou cinq ans, nous aurons deux ponts internationaux et une façade portuaire revitalisée à notre porte, qui viendront s'ajouter à notre réseau ferroviaire déjà important et à une grande autoroute reliant Québec à Windsor, ainsi que des routes menant à Detroit, Chicago et d'autres grandes villes américaines. Au lieu d'envisager une proposition de 15 terminaux différents, nos opérateurs de Port s'accordent déjà sur le fait que nous disposons de suffisamment de temps pour déterminer comment travailler ensemble dans l'élaboration et la création d'un système intégré.»

One of the port's large cargo-handling tenants has identified latent dock space that will now be developed in a hurry to be ready to receive and stage construction equipment starting in the spring.

“The bridge construction will generate economic activity beyond anything we've seen at the port in over a decade,” Mr. Salmons emphasizes. “It's a real impetus to fully develop all marginal dock sites and complete other projects that have been waiting for a business case, such as the long-planned seawall.”

Mr. Salmons, who replaced long-time CEO David Cree last March, is embracing the bridge construction as an opportunity for the port and its tenants to assume a larger, more comprehensive transportation role for Ontario and beyond.

“Within four or five years, we'll have two international bridges and a revitalized harbor front at our doorstep to add to our already major railway network and a major highway that spans from Quebec City to Windsor, as well roads to Detroit, Chicago, and other major U.S. cities,” he notes. “Instead of looking at this opportunity as 15 different terminals, our port operators already agree that we have a set amount of time to figure out how to work together to create and offer an integrated system.”

The port authority has already engaged in discussions with the Cross-Border Institute at the University of Windsor and other experts to figure out how the port can further help to minimize road congestion and keep traffic flowing smoothly when the new bridge opens.

“After helping to recently complete the \$2-billion highway project through the city – the largest project of its kind for the city to date – we're looking forward to this new challenge with almost double the budget,” Mr. Salmons says.

Of course, there's all the business-as-usual cargo to handle, too, with the port completing a strong year. International tonnage skyrocketed by 73 per cent over the previous year.

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



www.portofthunderbay.ca

L'autorité portuaire a déjà entamé des discussions avec le Cross-Border Institute de l'Université de Windsor et d'autres experts afin de déterminer comment le Port pourrait favoriser la réduction de la congestion routière et maintenir la fluidité du trafic à l'ouverture du nouveau pont.

«Après avoir contribué à l'achèvement récent du projet routier de 2 milliards de dollars à travers la ville – le plus grand projet de ce type pour Windsor à ce jour –, nous nous attaquons à ce nouveau défi avec presque le double du budget», a ajouté M. Salmons.

Bien sûr, il y a tout le fret à gérer comme d'habitude, le Port terminant une bonne année. Le tonnage international a augmenté de 73 % par rapport à l'année précédente.

«Les tarifs étasuniens ont conduit notre port à recevoir plus d'importations d'acier en provenance d'Europe et de Russie», a déclaré M. Salmons. «Nous avons également constaté une forte augmentation de la quantité d'agrégats provenant des carrières américaines.»

Une forte récolte en Ontario a entraîné une hausse de 12 % des expéditions de grain en partance par rapport à l'année précédente. «Une grande entreprise d'oléagineux de Windsor a renforcé cette quantité en expédiant des résidus secs en Irlande et dans d'autres régions d'Europe pour l'alimentation des animaux», ajoute M. Salmons.

Forte croissance à Oshawa

En 2018, le Port d'Oshawa a également connu une autre bonne année, avec une production estimée à 476 777 tonnes, soit une augmentation de 14,3 % par rapport à la production record de 2017. L'augmentation importante des importations d'acier a été attisée par la vigueur de la construction et les tarifs américains, ce qui a rendu plus attrayant pour l'Europe de vendre son acier au Canada.

Un autre facteur clé concerne McInnis Cement, qui a fonctionné à fond pendant toute la saison après que la société a réaménagé deux dômes du Port pour y inclure un système de déchargement de ciment pour les navires à l'arrivée, ainsi qu'un nouveau poste de chargement de camions.

«Nous prévoyons une stabilité dans le secteur du ciment en 2019, et une légère diminution des importations d'acier en raison de l'impact des tarifs», déclare la directrice générale de l'Administration portuaire d'Oshawa, Donna Taylor. «Les autres cargaisons devraient demeurer normales, donc 2019 devrait se positionner entre les deux dernières années sur le plan des volumes.»

Tendances positives à Johnstown

Au Port de Johnstown, qui a traité 1,2 million de tonnes en 2017, la tendance est positive.

«Le sel continue de faire son chemin alors que les grandes compagnies de sel s'efforcent de trouver preneurs pour l'hiver», a récemment déclaré Robert Dalley, directeur général du Port de l'est de l'Ontario situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le Port a notamment connu un mois d'octobre prospère avec d'importantes cargaisons de soja et de céréales, battant le record de 116 000 tonnes de soja en un mois. Cela porte le total de la récolte 2018 à un peu moins de 150 000 tonnes, avec des prévisions selon lesquelles les expéditions dépasseront le record de 200 000 tonnes métriques de soja pour la saison 2018. Toujours à Johnstown, 102 000 tonnes

«U.S. tariffs have led to our port receiving more steel imports from Europe and Russia,” Mr. Salmons shares. “We’ve also seen a big increase in the amount of aggregate from U.S. quarries.”

A strong Ontario harvest boosted outbound grain shipments by 12 per cent over the previous year. “That amount is bolstered by a large oilseed company in Windsor sending the dry remnants to Ireland and other areas of Europe as animal feed,” Mr. Salmons adds.

Oshawa's strong cargo surge

In 2018, the Port of Oshawa also had another strong year, posting an estimated 476,777 tonnes, a 14.3 per cent increase over 2017's record-breaking output. Part of the boost came from a big jump in steel imports driven by strong construction activity and U.S. tariffs making it more appealing for Europe to sell its steel to Canada.

Another key factor involved McInnis Cement operating fully throughout the season after the company retrofitted a pair of existing domes at the port to include a cement unloading system for arriving vessels, as well as a new truck loading station.

“We expect this cement business to remain steady in 2019, and steel imports to lessen a bit due to tariff impacts,” says the Oshawa Port Authority's CEO Donna Taylor. “Other cargos are expected to remain normal so 2019 is likely to be somewhere between the last two years in terms of volumes.”

Johnstown positive trends

At the Port of Johnstown, which handled 1.2 million tonnes in 2017, a positive trend is continuing.

“Salt continues to trickle in as the major salt companies work to get the salt into position for the winter,” recently indicated Robert Dalley, General Manager of the Eastern Ontario port located on the St. Lawrence Seaway.

The Port of Johnstown notably had a successful October with large shipments of soybeans and grain. The port set a record for the most soybeans received in a single month at 116,000 tonnes. This brought the total for the 2018 harvest to just under 150,000 tonnes with expectations that shipments will surpass the 2016 season record of 200,000 metric tons of soybeans. Johnstown also saw 102,000 tonnes of grain shipped out of the Port, nearly doubling the total grain exported in comparison to last year at the time.

“Even with these impressive numbers we still see a backlog of soybeans in the system waiting for Lakers and Salties to move them out,” said Mr. Dalley.

Toronto bright outlook

At the Port of Toronto, things are busy as usual in supplying the food, construction and other needs of a burgeoning metropolitan hub, steadily building on cargo volume which had reached 2.1 million



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

- NEW 465 meter berth with 19 acre dock
- Seaway draft at all berths
- Project cargo and bulk material handling
- 8 berths, 35 acres of dock and upland storage
- Grain elevator – 185,000 MT capacity
- Direct access to marine, trucking, CN/CP Rail, major highways 401 and 416 connecting to Montreal, Toronto and Ottawa



Port of Johnstown

Ontario, Canada

Division of the Township of
Edwardsburgh Cardinal

3035 County Rd 2
Johnstown, Ontario K0E 1T1

generalinfo@portofjohnstown.com
Twitter: @portofjohnstown.com

Eastern Ontario's Premier Port

www.portofjohnstown.com • 613.925.4228

de céréales ont également été expédiées à l'extérieur du Port, soit près du double du total des exportations de céréales par rapport à l'année dernière.

«Même avec ces chiffres impressionnants, nous observons toujours un arriéré de soja dans le système et attendons que les laquiers et hauturiers les sortent», a déclaré M. Dalley.

Bonnes perspectives à Toronto

À son habitude, le Port de Toronto s'occupe de fournir des aliments, des matériaux de construction et de combler tous les autres besoins d'une plaque tournante métropolitaine en plein essor, en augmentant régulièrement un volume de fret ayant atteint 2,1 millions de tonnes en 2017, tout en jouant également un rôle croissant dans le développement du tourisme.

«Quelque 18 navires de croisière nous ont visités cette année et nous prévoyons que ce nombre doublera bientôt avec le nombre accru de touristes américains», a déclaré Geoffrey A Wilson, PDG de PortsToronto. «En tant que propriétaires/exploitants de l'Aéroport Billy Bishop de la ville de Toronto, nous avons une occasion unique de promouvoir les trajets en avion ou en croisière, et inversement.»

Il se félicite également que les administrateurs de la ville aient reconnu le Port comme faisant partie intégrante du secteur riverain qui a été rajeuni en zone multi-fonctionnelle. «Environ 170 acres des 900 acres de l'ancien port devraient être conservés pour l'utilisation future du Port; le plan consiste à continuer de localiser l'activité portuaire au bout du chenal de navigation.»

LES PORTS DU SAINT-LAURENT

Nouveaux records à Montréal

Sur le fleuve Saint-Laurent, le Port de Montréal a maintenu ses performances impressionnantes en matière de fret, en particulier dans le secteur des conteneurs, consolidant ainsi sa position de plus grand port du Canada sur la côte Est, et de deuxième au rang national derrière Vancouver. La vigueur du commerce maritime avec l'Europe et l'Asie fait partie des facteurs qui ont contribué à l'introduction d'un nouveau service méditerranéen par Maersk Line, de même qu'à l'arrivée d'un nouveau transporteur (Hamburg Süd) dans le Port de Montréal.

En cette fin de 2018, Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement, prédit que le record de conteneurs de 2017, avec 1,5 million d'EVP, serait battu. «Nous prévoyons atteindre 1,6 million d'EVP en 2018, et 1 675 000 EVP pour 2019.»

«L'année 2018 pourrait être considérée comme excellente, nous envisageons de la terminer avec près de 38 millions de tonnes de fret. Sans le lock-out de Viterra, d'une durée de neuf mois, nous aurions facilement pu dépasser 2017.»

«Avec le retour de Viterra en fonction», a ajouté M. Boemi, «nous anticipons une augmentation du fret total de 8,1 % pour 2019 – des augmentations dans tous les secteurs, à l'exception du vrac liquide, où nous prévoyons des taux similaires à ceux de 2018.»

tonnes en 2017. The port is also playing an increasing role in attracting tourism to the city.

“We saw 17 or 18 cruise ships this year and expect that to double soon with the number of American tourists in particular just exploding,” says Geoffrey A Wilson, the PortsToronto CEO. “As the owner/operator of Billy Bishop Toronto City Airport, we have a unique opportunity to promote ‘fly-in/cruise-out’ trips and vice versa.”

He is also pleased at the way the city's administrators have recognized the port as an integral part of the waterfront's multi-use rejuvenation. “Approximately 170 acres of the 900 acres of former port land are slated to be maintained for the port's use in future,” Mr. Wilson confirms. “The plan is to continue to locate port activity at the end of the ship channel.”

ST. LAWRENCE PORTS

Montreal setting record pace

On the St. Lawrence River, the Port of Montreal has continued its impressive cargo performance, especially in the container sector – thereby consolidating its position as Canada's biggest East Coast port and second nationally to Vancouver. Strong maritime trade with Europe and Asia are among the contributing factors along with the introduction of a new Mediterranean service by Maersk Line and the entry of a new carrier (Hamburg Süd) to the Port of Montreal.

As 2018 was nearing its close, Tony Boemi, VP Growth and Development, predicted that the 2017 container record of 1.5 million TEUs will be shattered. “We expect to hit 1.6 million TEUs in 2018 and are forecasting 1,675,000 TEUs for 2019.”

“The Viterra lockout notwithstanding, 2018 could be considered an excellent year as we are projecting to finish the year at close to 38 million tonnes of cargo. We would have easily surpassed 2017 had it not been for the lockout at Viterra which lasted approximately 9 months.”

“With Viterra back on line,” Mr. Boemi added, “we are forecasting an increase of total cargo of 8.1% for 2019 – expecting increases in all sectors except for liquid bulk where we anticipate similar levels to 2018.”

Otherwise, he stressed that the big project to establish a new container terminal at Contrecoeur was moving “closer to realization” following the completion of environmental studies and public consultations. (More details in separate feature in MM91 on terminal developments in Canada.)

Québec steady bulk shipments

For the Port of Québec, 2018 marked another stellar year on the bulk cargo and cruise fronts.

Commenting on cargo trends late in the year, Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority, estimated the final tally would come in at



STRATÉGIE MARITIME

MESSAGE DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS, MINISTRE RESPONSABLE DE LA MÉTROPOLE ET DE LA RÉGION DE MONTRÉAL



C'est avec honneur et enthousiasme que j'ai accepté les responsabilités qui m'ont été confiées par le premier ministre du Québec afin de poursuivre la mise en œuvre de la Stratégie maritime du Québec. Le fleuve Saint-Laurent représente une importante richesse collective, et notre gouvernement a l'intention, plus que jamais, d'en faire un élément central du

développement social et économique du Québec, dans le respect de son environnement.

Pour ce faire, nous prendrons les dispositions nécessaires afin de miser encore plus sur les avantages concurrentiels que confère le Saint-Laurent ainsi que sur sa situation géographique stratégique par rapport aux grands marchés nationaux et internationaux.

Notre volonté est de favoriser l'innovation pour permettre à l'ensemble des secteurs concernés de tirer pleinement profit de leur savoir-faire et des richesses maritimes du Saint Laurent, tout en gardant en tête l'importance de protéger les écosystèmes et d'assurer le bien-être des communautés.

Ce précieux équilibre est d'ailleurs au cœur de la Stratégie maritime, une démarche intégrée qui vise le développement et l'essor de toutes les régions du Québec, tout en préservant les richesses de leur biodiversité et le potentiel d'usage de leur territoire maritime pour les générations futures.

Je suis consciente que la Stratégie maritime ne peut se réaliser qu'avec la collaboration de tous les acteurs concernés. Ainsi, nous travaillerons de près avec nos partenaires au cours des prochains mois à élaborer le Plan d'action 2020-2025, qui s'inspirera du Projet Saint-Laurent. Nous souhaitons ardemment soutenir la création de zones d'innovation regroupant des ports, des pôles ferroviaires, des campus de recherches et des entreprises novatrices.

J'ai la ferme conviction qu'avec la créativité et l'expertise des entreprises québécoises du domaine maritime, ce plan d'action saura donner un véritable élan à la Stratégie maritime afin de contribuer à rendre le Québec plus prospère, audacieux et innovant.

Chantal Rouleau

MESSAGE FROM THE MINISTER FOR TRANSPORT, MINISTER RESPONSIBLE FOR THE METROPOLIS AND THE MONTRÉAL REGION

I was honoured and enthused to accept the responsibility conferred upon me by the Québec Premier to continue the implementation of Québec's Maritime Strategy. The St. Lawrence River represents a major source of collective wealth, and our government has the intention, more than ever, of making it a central element of Québec's social and economic development, while respecting its environment.

To do so, we will take the means required to focus even more on the competitive advantages of the St. Lawrence and its strategic geographical location in relation to the key national and international markets.

We want to encourage innovation for the purpose of enabling all of the sectors concerned to exploit the full potential of their know-how and the maritime assets of the St. Lawrence, while bearing in mind the importance of protecting the ecosystems and ensuring the well-being of the communities.

This precious equilibrium is at the heart of the Maritime Strategy, an integrated approach to the development and growth of all the regions of Québec, with a view to the preservation of the wealth of regional biodiversity and the potential for use of the regional maritime zones for future generations.

I realize that the Maritime Strategy cannot succeed without the collaboration of all the stakeholders concerned. We will work hand-in-hand with our partners over the coming months to develop the 2020-2025 Action Plan, which will draw its inspiration from the St. Lawrence Project. It is our keen desire to bolster the creation of innovation zones combining ports, railway hubs, research campuses and innovative enterprises.

I firmly believe that with the creativity and expertise of Québec's maritime enterprises, the Action Plan will give real impetus to the Maritime Strategy and contribute to make Québec more prosperous, audacious and innovative.



The Port of Montreal's container throughput continues at record levels.

Les flux conteneurisés se maintiennent à des niveaux records au Port de Montréal.

Autrement, il a souligné que le grand projet de nouveau terminal à conteneurs à Contrecoeur se rapprochait de la réalisation avec la fin des études environnementales et des consultations publiques. (Plus de détails dans la partie intitulée «Montréal» dans l'article sur les terminaux portuaires canadiens.)

Stabilité du vrac à Québec

Dans la Vieille Capitale, l'année 2018 s'est avérée exceptionnelle pour le fret en vrac et les croisières.

Commentant les tendances du fret en fin d'année, Mario Girard, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Québec, a estimé que le décompte final serait de 28 millions de tonnes contre 27,6 millions de tonnes l'année précédente, et, ce, malgré la fermeture temporaire pour entretien au printemps dernier de la raffinerie Jean-Gaulin de Valero.

En ce qui concerne les céréales, le Port de Québec s'attend à une augmentation de trafic de plus de 75 %. En 2017, ce secteur totalisait environ 2 millions de tonnes.

28 million tonnes versus 27.6 million tonnes in 2017 despite the temporary closing last spring for maintenance of the Jean Gaulin - Valero refinery.

As far as grain is concerned, the Port of Québec expects this traffic to increase by more than 75 per cent. In 2017, this sector totaled about 2 million tonnes.

The cruise numbers confirmed Québec's stature as one of the world's most popular destinations, with a record 230,000 visitors.

Among other various highlights, the port is proceeding with the environmental assessment process for a proposed container terminal (see separate report on terminal developments across Canada). And investments attaining \$150 million were announced (including \$25 million directly by the port) for a new grain terminal by Coop Fédérée, for infrastructure upgrades, and for construction of a second cruise terminal.



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 Rheaume

www.pilotagestlaurent.gc.ca



Video de l'APL



The Port of Valleyfield's enlarged laydown area is spiking new business opportunities.

L'agrandissement de l'aire d'entreposage du port de Valleyfield ouvre de nouvelles perspectives d'affaires.

Les chiffres concernant les croisières confirment l'importance de la ville comme l'une des destinations les plus populaires du monde, avec un record de 230 000 visiteurs.

Parmi les autres faits saillants figure le processus d'évaluation environnementale d'un terminal de conteneurs proposé (voir l'article sur les terminaux portuaires canadiens). En outre, des investissements de 150 millions de dollars ont été annoncés (dont 25 millions directement par le Port): création d'un nouveau terminal céréalier de Coop fédérée, modernisation des infrastructures et construction d'un deuxième terminal de croisière.

Poussée de cargo à Trois-Rivières

On y a connu une augmentation de 37 % du trafic en 2018, pour atteindre 3,5 millions de tonnes.

«À peu près tous les secteurs ont contribué à cette croissance», selon Jacques Paquin, vice-président marketing et développement des affaires. «Le trafic de vrac solide a augmenté de 33 % pour atteindre 2,9 millions de tonnes. Le trafic de marchandises diverses a été multiplié par cinq pour atteindre 335 000 tonnes. Le trafic de vrac liquide est resté relativement stable à 300 000 tonnes.»

«Le Port de Trois-Rivières a profité de conditions de marché particulièrement favorables et tiré pleinement profit de la nouvelle infrastructure mise en place au cours des deux dernières années, à savoir le terminal de marchandises diverses, le terminal multifonctionnel et les hangars 24 et 25.

«Ces installations complètent le plan de développement Cap sur 2020 lancé en 2008. En octobre 2018, le Port de Trois-Rivières publiait le plan directeur Cap sur 2030, qui

Trois-Rivières big traffic increase

The Port of Trois-Rivières experienced a 37 per cent increase in traffic in 2018, reaching 3.5 million tonnes.

“Just about all sectors contributed to this growth,” said Jacques Paquin, Vice-President Marketing and business Development. “Solid bulk traffic increased by 33% to 2.9 million tonnes. General cargo traffic increased fivefold to 335,000 tonnes. Liquid bulk traffic remained relatively stable at 300,000 tonnes.

“The Port of Trois-Rivières has benefited from particularly favourable market conditions and has also been able to take full advantage of the new infrastructure put in place over the past two years, namely the general cargo terminal, the multifunctional terminal and hangars 24 and 25.

“These facilities complemented the On Course for 2020 development plan launched in 2008. In October 2018, the Port of Trois-Rivières published the On Course for 2030 blueprint, which builds on the successes of the previous plan to continue development efforts.”

Sept-Îles iron ore remains solid

At the Port of Sept-Îles, a new era was launched in 2018 with the arrival in March of the first large bulk carrier, the **Magnus Oldendorff**, at the newly-built multi-user dock. It loaded 190,000 tonnes of iron ore for delivery in China.

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

s'appuie sur les succès du plan précédent pour en poursuivre les efforts de développement.»

À Sept-Îles

Une nouvelle ère y a été lancée en 2018 avec l'arrivée en mars du premier grand vraquier, le **Magnus Oldendorff**, sur le nouveau quai multi-utilisateur. Il a chargé 190 000 tonnes de minerai de fer pour livraison en Chine.

Malgré des conditions favorables, l'événement a été toutefois assombri en début d'année par une grève dans la grande installation IOC Rio Tinto, provoquant des répercussions sur les flux de trafic normaux. Le Port a manutentionné 24,2 millions de tonnes de fret en 2017 et pourrait encore s'approcher de ce total en 2018. Les chiffres préliminaires pour les 11 premiers mois de cette année établissent le total cumulé à 22,1 millions de tonnes par rapport à 22,25 millions de tonnes l'an dernier.

Valleyfield: nouveau lien avec l'Europe

Jean-Philippe Paquin, directeur général et chef de la direction du Port de Valleyfield, où l'on avait traité quelque

This auspicious event, however, was offset in the early months of the year by a strike at the big IOC Rio Tinto facility impacting on normal traffic flows. The port handled 24.2 million tonnes of cargo in 2017, and could still come close to matching this total in 2018. Preliminary figures for the first 11 months of 2018 put the cumulative total at 22.1 million tonnes versus the year-earlier 22.25 million tonnes.

Valleyfield: new service with Europe

Jean-Philippe Paquin, General Manager and CEO of the Port of Valleyfield, which handled some 780,000 tonnes in 2017, was bullish over the continued forward momentum in 2018 and future prospects.

"The Port of Valleyfield had a busy year again in 2018, with Arctic cargo still growing at a healthy pace and many ongoing projects," Mr. Paquin told *Maritime Magazine*.

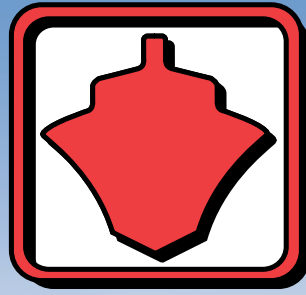
Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) uses the Port of Valleyfield as its main staging ground for Arctic sealift operations serving northern communities

All sectors contributed to a 37% cargo growth at the Port of Trois-Rivières in 2018.

Tous les secteurs ont contribué à une augmentation de 37 % des tonnages de marchandises au port de Trois-Rivières en 2018.



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





A LEADER IN THE CANADIAN MARITIME INDUSTRY



+900 employees - 19 business locations

Quebec, Ontario, New Brunswick, Alberta and Caribbean.

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 rental.

780 000 tonnes en 2017, était optimiste quant à la poursuite de la dynamique de 2018 et aux perspectives d'avenir.

«Le Port de Valleyfield a encore eu une année occupée en 2018, le fret pour l'Arctique continuant de croître à un rythme soutenu, tout comme les nombreux projets en cours», a déclaré M. Paquin à *Maritime Magazine*.

La Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) utilise le Port de Valleyfield comme principal lieu de rassemblement pour les opérations de transport maritime dans l'Arctique, qui dessert les communautés nordiques du Nunavik et du Nunavut, et qui déploie des navires classés glace pendant la période de navigation estivale. La compagnie européenne Spliethoff, qui fait régulièrement escale au Port, a contribué à ce type d'activité en transportant des poutres de 100 pieds destinées à la construction du Port d'Iqaluit.

«Un nouveau service mensuel aller-retour à Rotterdam, avec Compass Logistics, touche maintenant Valleyfield, et nous prévoyons une augmentation du commerce de marchandises diverses avec l'Europe en 2019.

«Malgré les pénuries de sel ayant réduit le tonnage de ce produit, le trafic total devrait atteindre ou même dépasser les taux de 2017. Les travaux de construction de la nouvelle aire d'entreposage de 350 000 pieds carrés ont été achevés au printemps et elles sont déjà pleinement utilisées. Un nouveau dôme de 40 000 pieds carrés a été construit au début de l'été.»

Le Port achève actuellement la conception du projet d'agrandissement de sa guérite, qui comportera une nouvelle pesée de camions et des voies supplémentaires pour en réguler la circulation. Les travaux devraient commencer au printemps 2019. Le Port étudie actuellement diverses options pour augmenter davantage l'espace de stockage disponible.

in Nunavik and Nunavut, deploying ice-class vessels during the annual summer shipping window. European carrier Spliethoff, which calls regularly at the port, has been involved in such project cargo moves as 100-ft beams destined for the construction of Iqaluit port.

“A new monthly service to and from Rotterdam with Compass Logistics is now calling Valleyfield, and we expect to see an increase in general cargo trade with Europe in 2019,” Mr. Paquin said.

“Despite salt shortages that have reduced tonnage for this commodity, total traffic should match or even exceed 2017 levels. Construction work for the new 350,000 sq. ft laydown area was completed in the spring and has already been fully utilized, and a new 40,000 sq. ft. dome was built early in the summer.”

The port is finalizing the design of its gate expansion project, which will add a new truck scale and additional lanes to streamline truck traffic. Work should begin in the spring of 2019. The port is now looking at various options to further increase available storage space.

“The industrial port zone in Valleyfield is also very active,” Mr. Paquin continued, “with the announcement of phase 1 of the Solargise solar panel manufacturing facility right near the port, almost \$500 million in industrial project investments currently ongoing, and many other major projects being discussed.”

Mr. Paquin noted, however, that “one of the many downsides of climate change has been an acceleration of sedimentation in the port, so we are



**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

Selon M. Paquin, «la zone portuaire industrielle de Valleyfield est également très active depuis l'annonce de la phase 1 de l'usine de fabrication de panneaux solaires de Solargise, située à proximité du Port; s'y ajoutent près de 500 M\$ d'investissements en cours dans des projets industriels et autres projets majeurs en cours de discussion.»


M. Paquin a toutefois noté que «l'un des nombreux inconvénients du changement climatique a accéléré le processus de sédimentation dans le Port. Nous préparons donc activement une campagne de dragage pour nous assurer de disposer de la profondeur complète à tous nos postes dès l'obtention du permis environnemental. Enfin, il y a notre nouveau projet de poste à quai, toujours à l'étude, et dont le Port en espère la confirmation avant l'été 2019.»

Projet de terminal multi-usager à Saguenay

Carl Laberge, directeur général et chef de la direction du Port de Saguenay, a salué l'approbation environnementale du gouvernement fédéral, moyennant certaines conditions, pour un projet de terminal multi-utilisateur de 260 millions de dollars sur la rivière Saguenay, qui traiterait de grandes quantités de concentré de phosphate provenant de gisements situés à 200 km au nord. Des groupes environnementaux locaux luttent contre le projet en raison de l'impact potentiel de l'augmentation des transports maritimes sur la population de bélugas de la région. La compagnie Ariane Phosphate n'a toujours pas encore annoncé un accord final ni un plan de financement. 

actively preparing a dredging campaign to ensure we have full draft available at all our berths as soon as we get the environmental permit. All of these projects are leading to our new berth expansion, which is still under consideration and the port is hopeful to see it confirmed before the summer of 2019.”

Saguenay multi-user terminal project

Meanwhile, Carl Laberge, General Manager and CEO of the Port of Saguenay, has hailed as an important step forward the federal government's environmental approval, with certain conditions, for a proposed \$260 million multi-user terminal on the Saguenay River that would handle large volumes of phosphate concentrate from deposits situated 200 kms north away. Local environmental groups are fighting the project due to the potential impact of increased maritime shipping on the region's beluga population. Still not yet announced : a final go-ahead and financing package by Ariane Phosphate. 



NAVTECH^{QZ}

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



**LIVRE PAR NAVIRE
BROUGHT TO YOU
BY SHIP**

À TOI DE LIVRER PAR NAVIRE!

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

scienceenjeu.com/livreparnavire

TO YOU TO DELIVER 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)



This year will mark the sixth anniversary of Spliethoff's service of multi-purpose vessels linking Europe with Cleveland, the Great Lakes and St. Lawrence ports.

Cette année marquera le sixième anniversaire de la liaison par navires polyvalents assurée par Spliethoff entre l'Europe et Cleveland ainsi que les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Strong volume and wave of new port directors highlight U.S. Great Lakes

Des volumes élevés de fret et de nouveaux dirigeants dans les ports étasuniens des Grands Lacs

Bill Beck

Les ports étasuniens des Grands Lacs ont connu en 2018 une deuxième bonne saison grâce à une hausse de la demande de minerai de fer et de castine aux États-Unis et de grain à l'étranger. De nouveaux directeurs de ports sont entrés en fonction à l'Indiana Port Commission, au Port de Duluth, à Port Milwaukee et au Port de Detroit. Il y avait plusieurs années qu'on n'avait pas vu un renouvellement du personnel-cadre d'une telle ampleur dans les ports étasuniens des Grands Lacs.

Cargo shipments on the U.S. Great Lakes posted a second strong season in 2018, buoyed by increased demand for iron ore and limestone from domestic consumers and grain from foreign customers. New port directors at the Indiana Port Commission, the Port of Duluth, Port Milwaukee, and the Port of Detroit came aboard during the year, a multi-port executive personnel change not experienced in the U.S. Great Lakes in a number of years.

THE FIRST AND ONLY YEAR-ROUND LINER SERVICE BETWEEN EUROPE AND THE GREAT LAKES



CLEVELAND

ANTWERP



- Quick transit time
- Through bills of lading
- Onward connections using Spliethoff's European and Americas logistics network
- Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk
- Calling various Great Lakes ports, incl. Valleyfield and Ramey's Bend

CLEVELANDEUROPEEXPRESS

OPERATED BY  spliethoff

Les expéditions étasuniennes de grain par le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent approchaient les deux millions de tonnes métriques à la fin d'octobre, en hausse de 44 % par rapport à la même période en 2017. À Toledo, l'augmentation dépassait les 45 % en dépit du conflit de travail qui a fermé ce grand port du lac Érié à la navigation internationale pendant la majeure partie de l'été.

Le minerai de fer était toujours la principale marchandise locale expédiée en vrac sur les Grands Lacs étasuniens pendant l'année, avec 27,5 millions de tonnes manutentionnées jusqu'à la fin d'octobre. Environ 16,4 millions de tonnes de ce total ont transité par le Port de Duluth, 6 % de plus que les totaux de 2017 et 25 % de mieux que la moyenne quinquennale. Les dirigeants du Port de Duluth ont expliqué que ce total aurait été encore plus élevé si la glace en début de saison et les tempêtes d'octobre n'avaient pas nui au transport maritime sur le lac Supérieur pendant plusieurs jours.

Des tonnages d'acier en hausse malgré les tarifs américains

La crainte que les tarifs sur les importations d'acier de l'administration du président Donald Trump diminuent les flux d'acier importé sur les Grands Lacs était exagérée. La demande d'acier des consommateurs étasuniens s'est avérée au contraire si forte que les aciéries intérieures étaient incapables d'honorer toutes les commandes, même en tournant à un taux d'utilisation de la capacité de plus de 80 % pendant le gros de l'année. Les acheteurs d'acier étaient prêts à payer le tarif sur l'acier étranger et les ports de réception comme Cleveland, Chicago et Burns Harbor ont tous annoncé une saison 2018 supérieure à la moyenne. Le tonnage d'acier jusqu'en octobre, par exemple, surpassait de près de 5 % la performance déjà très bonne de 2017.

Les Ports of Indiana à Indianapolis, dont relève le Port de Burns Harbor sur le lac Michigan, ont été honorés plus tôt dans l'année pour leur vaste expérience de l'industrie de l'acier, des opérations maritimes, du transport multimodal et des chaînes mondiales d'approvisionnement. Ils ont été désignés Fournisseurs de solutions logistiques et de transport de l'année 2018 par l'American Metal Market au cours du Steel Awards Dinner d'AMM, organisé pendant la XXXIII^e Conférence mondiale des stratégies de réussite pour l'acier à New York.

De nouveaux directeurs de ports

Une vague de nominations de cadres dans les ports étasuniens des Grands Lacs a débuté à la fin du printemps avec la nomination de Vanta E. Coda II comme PDG des Ports of Indiana pour succéder à Rich Cooper, qui prenait sa retraite le 1^{er} juillet 2018. M. Coda revenait dans la vallée de la rivière Ohio avec 25 années d'expérience des opérations maritimes et multimodales sur les Grands Lacs, dans le golfe du Mexique et sur la rivière Ohio. Il était auparavant directeur exécutif de la Duluth Seaway Port Authority dans le district portuaire le plus occupé des Grands Lacs. Pendant son séjour à Duluth, M. Coda a dirigé la réalisation de projets de rajeunissement des infrastructures évalués à 24 millions de dollars, inauguré le terminal intermodal du CN à Duluth et lancé l'initiative Duluth Cargo Connect.

U.S. grain shipments through the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system neared 2 million metric tons through the end of October, up 44 percent from the same period in 2017. Grain shipments at the Port of Toledo were up 45 percent from 2017, even in the face of a labor dispute that closed the big Lake Erie port to international shipping for much of the summer.

Iron ore continued to be the bedrock domestic bulk commodity shipped through the U.S. Great Lakes during the year, with 27.5 million tons handled through the end of October. About 16.4 million tons of that total moved through the Port of Duluth, up 6 percent over 2017 totals and 27 percent higher than the five-year average. But Duluth port officials explained that total would likely have been even higher had not Lake Superior been hampered by early season ice problems and October storms that shut down shipping for days at a time.

Steel tonnage up despite Trump tariff

Fears that steel tariffs imposed by the administration of President Donald Trump would impede the flow of import steel into the Great Lakes were overblown. But demand for steel from U.S. consumers proved to be so strong that domestic mills could not fill all their orders, even operating at a capacity utilization rate above 80 percent for much of the year. Consumers needing steel were willing to pay the tariff on foreign steel, and steel receiving ports like Cleveland, Chicago and Burns Harbor all reported better than average seasons in 2018. Steel tonnage at Burns Harbor through October, for example, is up nearly 5 percent over a very strong showing in 2017.

The Indianapolis-based Ports of Indiana, which operates the Lake Michigan port at Burns Harbor, was honored earlier in the year for its extensive experience with the steel industry, maritime operations, multimodal transportation and global supply chains when it was named the Logistics/Transportation Provider of the Year for 2018 by American Metal Market at AMM's Steel Awards Dinner, held in conjunction with the global Steel Success Strategies XXXIII Conference in New York.

New port directors

A wave of new executives at U.S. Great Lakes ports began in late spring when Vanta E. Coda II was named as the Ports of Indiana's next chief executive officer to replace Rich Cooper following his retirement, effective July 1, 2018. Mr. Coda returned to the Ohio River Valley with 25 years of experience in maritime and multimodal operations on the Great Lakes, Gulf of Mexico and Ohio River. He most recently served as the executive director for the Duluth Seaway Port Authority, operating in the busiest port district on the Great Lakes. During his time at Duluth, Coda led the completion of \$24 million in infrastructure renewal projects, opened the CN Duluth Intermodal Terminal and launched the Duluth Cargo Connect initiative

"It was a little unexpected," Mr. Coda said, "but for me it felt like a pretty straightforward fit. I had Great Lakes experience, River experience and rail experience." At Indiana Port Commission, Mr. Coda is responsible for operations at Burns Harbor on Lake Michigan, and ports

Deb DeLuca recently took over the helm of the Duluth Seaway Port Authority.

Deb DeLuca a récemment pris la direction de la Duluth Seaway Port Authority.

«C'était un peu inattendu, a déclaré M. Coda, mais cela me paraissait taillé sur mesure pour moi. J'avais de l'expérience sur les Grands Lacs et la rivière Ohio et je connaissais les chemins de fer.» À l'Indiana Port Commission, M. Coda chapeaute les opérations de Burns Harbor sur le lac Michigan et celles des ports de Jeffersonville et de Mt Vernon sur l'Ohio. M. Coda a dit vouloir «tirer parti de ce que nous avons déjà» avec des travaux d'expansion des infrastructures de 20 millions de dollars dans les trois ports. «Nous voulons être ce que nous sommes et nous perfectionner.»

Le départ de Duluth de M. Coda a déclenché une opération de recrutement de cadres dans ce port du lac Supérieur. Après avoir examiné les CV de candidats de toute l'Amérique du Nord et du monde entier, la Commission a arrêté son choix sur Deb DeLuca, directrice des Affaires environnementales et gouvernementales du Port depuis 2014. Première femme à la tête de la Duluth Seaway Port Authority, M^{me} DeLuca a qualifié sa nomination de «très grand honneur». Elle s'est dite consciente d'avoir «de grands souliers à chausser» pour succéder à ses trois prédécesseurs immédiats, M. Coda, Adolph Ojard et Davis Helberg récemment décédé (voir l'article qui lui est consacré).

Selon M^{me} DeLuca, un des principaux défis auquel Duluth doit faire face, c'est que le Port est «terriblement à l'étroit. Le terminal intermodal a d'excellents résultats. C'est une occasion de développement économique pour l'industrie régionale. Il y a des économies à réaliser dans la chaîne d'approvisionnement pour nos industries. Nous devons exploiter ce filon. C'est à la fois un défi et une occasion à saisir».

Le Port aura 2 600 pieds de voies supplémentaires grâce à son projet d'expansion du terminal intermodal. Pour satisfaire aux besoins de croissance d'un important locataire, l'administration portuaire lui a abandonné ses vieux bureaux pour qu'il les agrandisse et les réaménage. Le Port de Duluth a récemment acheté le Seaway Building voisin et il est en train de le réaménager en vue d'une occupation prochaine.

Deux autres ports étasuniens des Grands Lacs ont de nouveaux directeurs. À Milwaukee, le maire Tom Barrett a nommé en mai Adam Schlicht directeur de Port Milwaukee. M. Schlicht, qui est natif de la région de Milwaukee, arrive dans ce port du lac Michigan en provenance de la St. Lawrence Seaway Development Corporation où il dirigeait pour la Corporation la Great Lakes Regional Initiative basée à Cleveland. À peu près au moment de



Port of Duluth

at Jeffersonville and Mt. Vernon on the Ohio River. Mr. Coda said he hopes to “leverage what we already have” with a \$20 million expansion of infrastructure at the three ports. “We want to be who we are, and perfect it.”

Mr. Coda's departure from Duluth set into motion an executive search initiative at the Lake Superior Port. After looking at candidates from across North America and the world, the port commission selected Deb DeLuca, the port's government and environmental affairs director since 2014. The first woman at the helm of the Duluth Seaway Port Authority, Ms. DeLuca described the appointment as a “huge honor.” She said she had “big shoes to fill” in succeeding her three most recent predecessors, Mr. Coda, Adolph Ojard, and the recently deceased Davis Helberg (see sidebar).

Ms. DeLuca said one of the big challenges Duluth faces is the port is “so strapped for space. The intermodal terminal is doing so well. This is an economic development opportunity for regional industry. There are supply chain cost savings for our industries. We've got to capitalize on that. It's a challenge and opportunity.”

The port is adding 2,600 feet of track in its current Intermodal Terminal Expansion Project. To accommodate the expansion needs of a major port tenant, the Port Authority moved out of its longtime office so the tenant could expand and remodel it. The Duluth Port recently purchased the nearby Seaway Building and is remodeling it for occupancy in the near future.

Two other U.S. Great Lakes ports have new port directors. In Milwaukee, Mayor Tom Barrett named Adam Schlicht director of Port Milwaukee in May. Mr. Schlicht, a Milwaukee-area native, comes to the Lake Michigan port from the St. Lawrence Seaway Development Corporation, where he headed the Corporation's Cleveland-based Great Lakes Regional Initiative. At about the same time as Mr. Schlicht's appointment, the Detroit Wayne County Port Authority indicated that it was naming Kyle



Fednav

Stainless steel brewery tanks delivered by Fednav's Federal Mackinac to the Port of Indiana-Burns Harbor.

Cuves de brasserie en acier inoxydable livrées par le Federal Mackinac de Fednav au Port d'Indiana-Burns Harbor.

la nomination de M. Schlicht, la Detroit Wayne County Port Authority a fait savoir qu'elle nommait Kyle Burleson directeur exécutif permanent de l'organisme. M. Burleson, ancien directeur législatif au bureau de la membre du Congrès Candice S. Miller, s'était joint au personnel du Port en 2014 et assurait depuis le départ de John Loftus en août 2017 l'intérim au poste de directeur exécutif.

Burleson the agency's permanent executive director. Mr. Burleson, the former legislative director in the office of Congresswoman Candice S. Miller, joined the port staff in 2014 and had been appointed the port's interim executive director in August 2017 upon the departure of John Loftus, the former executive director.

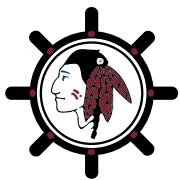
**The mariners Port.
Efficient, economical,
and accommodating.**

www.portofmonroe.com



Delivering More

Rand Logistics, Inc. is a leading provider of marine bulk freight shipping, ship repair 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

Conneaut Creek Ship Repair
4200 Benefit Avenue
Ashtabula, Ohio, USA 44004
Phone: 440-990-3051

Rand Logistics, Inc.
333 Washington Street, Suite 201, Jersey City, New Jersey 07302
Phone: 212-863-9403

www.randlogisticsinc.com




LOWER LAKES TOWING
Canadian Operations
100% Certified

Des augmentations des cargaisons dans certains petits ports

La saison 2018 a été marquée par une hausse du trafic marchandises dans certains petits ports du réseau. À New York, le Port d'Oswego a manutentionné des exportations de grain record: plus de 51 000 tonnes métriques de soja ont été expédiées depuis ce port du lac Ontario à destination de consommateurs étrangers. Le Port achève la réalisation d'un plan directeur et il espère doubler les exportations de grain avant la saison de navigation 2020.

Au Port de Green Bay, le tonnage était en hausse de 10 % à la fin d'octobre. Selon le directeur du Port Dean Hean, octobre a été un mois exceptionnel, car 260 000 tonnes de marchandises exportées et importées ont transité par les quais de ce port du lac Michigan, y compris des cargaisons de gypse et de pulpe de bois qu'on n'avait pas vues dans le Port depuis des années. «Grâce à d'excellents mois en août et octobre, la saison de navigation 2018 peut déjà être considérée comme une réussite.»

L'évolution des goûts des Américains a amené plusieurs cargaisons spéciales uniques dans les ports étasuniens des Grands Lacs en 2018. Grâce à la vogue grandissante des bières artisanales, le **Federal Mackinac** a livré au Port d'Indiana-Burns Harbor en septembre une douzaine de cuves de brassage en acier inoxydable. Chacune des 12 cuves pouvait contenir 198 400 pintes de bière et elles pesaient ensemble plus de 300 000 livres. Elles étaient destinées à la brasserie Bell de la ville voisine de Kalamazoo au Michigan, dont la signature Two Hearted Ale est bien connue.

Début novembre, le **Federal Danube** a accosté au Port d'Ogdensburg (New York) pour y décharger une cargaison de cuves industrielles destinées à des brasseries artisanales de la région d'Utica. 

Cargo gains at some smaller ports

The 2018 season saw surging cargo gains at some of the system's smaller ports. In New York, the Port of Oswego set a record for grain exports with more than 51,000 metric tons of soybeans shipped from the Lake Ontario port to foreign consumers. The port is finishing a master plan and hopes to double grain exports by the 2020 navigation season.

At the Port of Green Bay, tonnage was up 10 percent through the end of October. Port Director Dean Haen said October was an exceptional month, with 268,000 tons of cargo exports and imports passing across the Lake Michigan port's docks, including cargoes of gypsum and wood pulp not seen at the port in years. "Thanks to strong months like August and October, we already consider 2018 to be a successful shipping season."

Americans' changing tastes have resulted in several unique project cargoes handled by U.S. Great Lakes ports in 2018. The growing trend of brewing craft beers brought a dozen stainless steel brewery tanks aboard the **Federal Mackinac** to the Port of Indiana-Burns Harbor in September. Each tank could hold 198,400 pints of beer, and the dozen tanks collectively weighed more than 300,000 pounds. They were destined for Bell's Brewery in nearby Kalamazoo, Michigan, known for its signature Two-Hearted Ale.

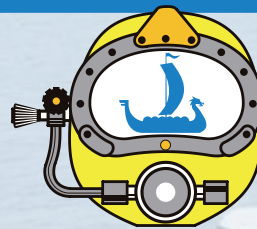
In early November, the **Federal Danube** docked at the Port of Ogdensburg, New York, and offloaded a cargo of industrial vats destined for craft brewers in the Utica area.



Shiphotos.COM

Visit us on-line

**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: admin@soderholmmarine.com

www.soderholmmarine.com



Port of Duluth

Special tribute to a Great Lakes legend

Hommage à une légende des Grands Lacs

Bill Beck

A superb communicator, Davis Helberg played a crucial role in the metamorphosis of Duluth-Superior as the biggest port by tonnage on the Great Lakes.

Un merveilleux communicateur, Davis Helberg, a joué un rôle capital pour faire de Duluth-Superior le plus important port en tonnage des Grands Lacs.

Davis Helberg était une force de la nature. Rien de plus naturel donc que de voir son bien-aimé lac Supérieur déclencher avec un mois d'avance une bonne vieille «tempête de novembre» pour souligner son décès le 10 octobre.

M. Helberg, 77 ans, est décédé à son domicile d'Esko au Minnesota après avoir vaillamment lutté contre le cancer. Originaire de la petite collectivité agricole finlando-américaine où il a passé la majorité de sa vie et où il est mort, il avait pris sa retraite du poste de directeur exécutif de la Seaway Port Authority de Duluth en 2004.

Au cours des dix années qui séparent sa première saison sur les Grands Lacs en 1958 et sa nomination au poste de spécialiste des relations publiques de l'Administration portuaire en 1968, Davis Helberg a été partagé entre plusieurs passions. Dans les premières années de la Voie maritime du Saint-Laurent, il a travaillé pour Alistair Guthrie Vessel Agency de Duluth avant de se joindre en 1962 au *Duluth News Tribune* et au *Duluth Herald* comme journaliste spécialisé dans les sports et l'actualité gouvernementale du comté. Davis Helberg avait du sang de reporter dans les veines et il adorait les sports.

Mais il entend à nouveau l'appel des Grands Lacs en 1968 et en 1972, il entre à l'Upper Great Lakes Pilots Inc. comme répartiteur. Cinq ans plus tard, il est nommé président de la société manutentionnaire du Port, la North Central Terminal Operators Inc. En 1979, il remplace Paul D. Pella comme directeur du Port de Duluth. Le Port vit alors des moments difficiles, tout comme le commerce maritime sur les Grands Lacs. Un incendie détruit le silo Capital 4 de l'International Multifoods Corporation; le brasier est si violent que les flammes sont visibles du nord du Wisconsin, à une centaine de milles de distance. Les broyeurs de grains des ports jumeaux débraient aussi cet été-là, ce qui force à l'inactivité des dizaines de navires attendant pour charger du grain destiné aux marchés mondiaux.

Et le président Jimmy Carter ajoute la cerise sur le gâteau en décembre quand il décrète un embargo sur les ventes de grain en Union soviétique en représailles contre l'occupation de l'Afghanistan par la Russie. Comble de mal-

Davis Helberg was a force of nature. So it was somehow appropriate that his beloved Lake Superior served notice of his death on October 10 with an old-fashioned "Gales of November" come one month early.

Mr. Helberg, 77, passed away at his home in Esko, Minnesota after a valiant battle with cancer. A native of the small Finnish-American farming community where he lived the majority of his life and died, he retired as executive director of the Seaway Port Authority of Duluth in 2004.

The decade between his first season on the Lakes in 1958 and his appointment as the Port Authority's public relations guru in 1968 was a struggle for Davis Helberg's soul. During the St. Lawrence Seaway's early years, he worked for the Alistair Guthrie Vessel Agency in Duluth before joining the *Duluth News-Tribune* and *Duluth Herald* in 1962 as a sports and county government reporter. Davis Helberg had printer's ink in his vein, and he loved sports.

But the Great Lakes called him back in 1968, and in 1972, he joined Upper Great Lakes Pilots Inc. as a dispatcher. Five years later, Mr. Helberg was named President of North Central Terminal Operators, Inc., the Port's stevedoring firm. In 1979, Mr. Helberg replaced Paul D. Pella as Duluth Port Director. It was a difficult time for the Port and maritime commerce on the Great Lakes. A four-alarm fire consumed the Capital 4 Elevator of the International Multifoods Corporation in a blaze that was visible to residents of northern Wisconsin almost 100 miles away. Grain millers at the Twin Ports walked out that summer, idling dozens of vessels waiting to load grain for world markets.

President Jimmy Carter put the cherry on the frosting that December when he embargoed grain sales to the Soviet Union in retaliation against Russia's occupation of Afghanistan, and the domestic steel industry began a restructuring of the nation's steel industry that fall that would result in the shedding of millions of tons of obsolete capacity during the next five years


heur, l'industrie sidérurgique entame à l'automne une restructuration nationale qui va éliminer des millions de tonneaux de capacité périmée dans les cinq années suivantes – avec l'effet catastrophique que l'on devine sur le transport maritime de vrac sur les Grands Lacs.

Pendant les 25 années suivantes, M. Helberg aidera à redonner au Port sa prospérité, tout en augmentant sa visibilité sur la scène nationale. Duluth Superior pourra se targuer d'être le premier port des Grands Lacs pour le tonnage manutentionné.

Davis Helberg connaissait tout le monde dans les milieux maritimes internationaux et il a présidé l'American Association of Port Authorities en 1994-1995. Écrivain et conteur talentueux, il a publié une histoire monumentale de son port bien-aimé ainsi que plusieurs volumes sur sa ville natale d'Esko.

Un admirateur de Jesse James...

Davis Helberg était espiègle, et ceux qui le côtoyaient récoltaient une collection unique «d'Helbergismes». Aux visiteurs qui l'interrogeaient sur l'identité du monsieur coiffé d'un chapeau melon du tableau sépia accroché derrière son bureau du Port, il répondait que ce n'était pas son grand-père finlandais, mais plutôt Jesse James, «l'une des rares personnes dans l'histoire de l'Amérique qui savait traiter avec les chemins de fer américains».


La route menant à la maison Helberg dans l'Esko rural a été baptisée Helberg Road, et la Davis-Helberg Drive qui dessert le secteur riverain de Duluth à partir de l'avenue Garfield a été achevée en 2007. Il n'y a certes pas beaucoup de gens qui peuvent se vanter d'avoir dans deux localités différentes des rues baptisées de leur nom pour souligner leur exceptionnelle contribution. 

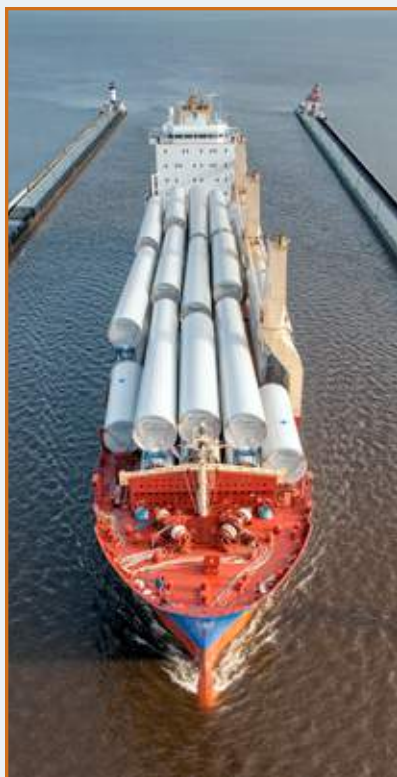
– and devastate bulk shipping on the Great Lakes in the process.

During the next quarter-century, Mr. Helberg helped rebuild the Port's business and staked Duluth-Superior's claim as the largest port by tonnage on the Great Lakes and increased the port's visibility on a national stage. He knew everybody in the global maritime business and served as chair of the American Association of Port Authorities in 1994-1995. He was a gifted writer and storyteller who edited the mammoth history of his beloved port, as well as several volumes on his hometown of Esko.

A fan of Jesse James...

Davis Helberg had a wicked wit, and anyone who knew him has a treasure trove of "Helbergisms." Visitors to his office at the Port who inquired of the sepia-tone photo on the wall behind his desk of the gentleman with the bowler hat were told that, no, that wasn't his Finnish grandfather. It was Jesse James, who was "one of the few people in American history able to deal effectively with America's railroads."

The road leading to the Helberg homestead in rural Esko is Helberg Road, and Davis Helberg Drive was completed in 2007 to service the Duluth waterfront area off Garfield Avenue. Indeed, not many people can claim to have streets in two communities named after them in recognition of their exceptional contribution. 



Cargo Hub for Global Trade

The Port of Duluth-Superior links the Heartland to the world.

We're connected to a fast, flexible freight network with direct access to four Class I rail carriers, congestion-free roads and the Great Lakes-Seaway system.



With a CN Intermodal Terminal now onsite, we're your one-stop shop for cargo service across North America with gateways to the world.

 **Duluth Seaway Port Authority**
218.727.8525 | duluthport.com

Bringing Business to the Port & Economic Development to the Region



Algoma Central Corporation strongly raises international profile

Algoma Central Corporation accentue fortement son profil international

Leo Ryan

Lorsque Ken Bloch Soerensen a pris la barre d'Algoma Central Corporation en avril 2015, il s'agissait du début d'un important nouveau chapitre de l'histoire d'une entreprise canadienne de transport maritime qui est depuis longtemps un pilier du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime. Cela s'est traduit par une intensification des opérations mondiales de transport maritime à courte distance (TMCD) et par l'entrée dans des spécialités de niche comme le transport de ciment. Le transport maritime intérieur demeure cependant l'activité principale de cette compagnie qui possède la plus grande flotte de vraquiers secs et liquides des Grands Lacs.

Il est indéniable que la nouvelle dimension internationale a eu un impact positif important sur les revenus et bénéfices de la société cotée en bourse. «Nous avons fait beaucoup de chemin en peu de temps», a commenté le président et chef de la direction d'Algoma lors d'une interview

As soon as Ken Bloch Soerensen took over the helm of Algoma Central Corporation in April 2015, a major new chapter started being written in the history of a Canadian shipping enterprise that has long constituted a pillar of the Great Lakes/Seaway System. This has translated into a surge of global short sea operations and of niche trades like cement transport while domestic shipping remains the core business of the largest owner of dry and liquid bulk carriers on the Great Lakes.

Undeniably, the international dimension has had a substantial positive impact on overall revenue and earnings of the publicly-traded company. "We have come a long way in a short time," commented Algoma's President and CEO during a wide-ranging recent interview putting major changes and current industry challenges into perspective.



*The **Algoma Innovator**, an Equinox class 650-ft self-unloading dry bulk carrier, is pictured calling at the Great Lakes Port of Sarnia.*

L'**Algoma Innovator**, un transporteur de vrac sec autodéchargeur de 650 pi de la classe Equinox lors d'une escale dans le port de Sarnia sur les Grands Lacs.

Algoma

récente où il a passé en revue les principaux changements auxquels l'industrie doit s'adapter et les défis qu'il lui faut relever.

«Nous croyons que la croissance de nos marchés intérieurs peut continuer au même rythme que le PIB, mais il va être difficile d'élargir notre empreinte actuelle», a déclaré M. Soerensen. «Nous pensons aussi qu'Algoma a gagné le droit à une expansion mondiale. Notre situation financière est très solide et nous avons prouvé que nous pouvions être rentables dans des marchés très divers. En fait, Algoma n'a jamais perdu d'argent depuis 60 ans.»

M. Soerensen a expliqué que la percée dans le TMCD mondial s'inspirait de trois grands thèmes stratégiques.

«En premier lieu, la volonté de miser sur ce que nous connaissons déjà: le transport maritime sur les Grands Lacs est "du transport maritime à courte distance". En second lieu, l'identification des marchés spécialisés où

"We believe our domestic markets can continue to grow at something around the rate of growth in GDP, but we will be hard pressed to expand beyond our current footprint," Mr. Soerensen said. "We also believe that Algoma has earned the right to grow globally. We have an extremely strong balance sheet and we have demonstrated the ability to generate earnings in a variety of markets. In fact, Algoma has not lost money even once in the past 60 years."

He explained that the expansion into global short sea shipping reflected three key strategic themes.

"First, focus on what we know. Great Lakes shipping is short sea shipping. Second, identify specialized markets where we can add value. In cement, the business opportunity is mostly about outsourcing and we proved our ability to do that when we took over the Imperial Oil fleet 20 years ago. In mini-bulkers, it is about consolida-



Algoma

*The self-unloader **Algoma Sault** and the gearless bulker **Algoma Equinox** passing each other while transiting the Welland Canal.*

Le vraquier autodéchargeurs **Algoma Sault** et le vraquier sans appareils de manutention **Algoma Equinox** se croisent pendant la traversée du canal Welland.

nous pouvons apporter une valeur ajoutée. Dans le ciment, les occasions d'affaires sont surtout dans la sous-traitance et nous avons fait nos preuves en prenant le contrôle de la flotte de l'Impériale il y a 20 ans. Avec les mini-vraquiers, il s'agissait de consolider un marché très fragmenté, ce que nous avons fait, et Algoma est devenue le plus gros armateur de vraquiers des Grands Lacs.»

«Et enfin, nous sommes une entreprise de transport industriel. Nous possédons le volume d'affaires et les navires. Nous ne sommes pas un simple fournisseur de tonnage. Il y en a déjà beaucoup dans les marchés océaniques et nous ne pourrions pas nous distinguer nous-mêmes, pas plus que notre offre de services.»

Pour l'année terminée le 31 décembre 2017, les résultats d'exploitation d'Algoma montrent des revenus consolidés de 451 millions de dollars contre 391 millions en 2016. Le segment du TMCD mondial a rapporté 223 millions de dollars contre 18 millions en 2016. Depuis que la compagnie possède une participation de 50 % dans deux coentreprises, les recettes de la division mondiale du TMCD ne sont pas incluses dans le revenu consolidé total. Les chiffres pour les neuf premiers mois de 2018 situent le revenu consolidé à près de 359 millions de dollars et le revenu du TMCD mondial à 178 millions de dollars. L'élargissement de l'empreinte internationale se poursuit donc.

Tirer profit de notre expérience en TMCD avec des coentreprises

Algoma a exploité son expérience dans le TMCD bien au-delà des Grands Lacs grâce à des coentreprises établies avec la compagnie suisse Nova Marine Carriers SA.

ting a very fragmented market, which we did as we grew to be the biggest bulk operator on the Lakes.”

“And finally, we are an industrial shipping company. We own the book of business as well as the vessels, so we are not just a tonnage provider. There are plenty of them in the ocean markets already, so we would not be able to distinguish ourselves or our service offerings.”

For the year ended December 31, 2017, Algoma's operating results showed consolidated revenue attaining \$451 million versus \$391 million for 2016. The Global Short Sea Shipping segment generated revenue of \$223 million compared with \$18 million in 2016. Since the company has a 50% interest in two joint ventures, revenue from the global short sea division is not included in the consolidated revenue total. Figures for the first nine months of 2018 put consolidated revenue at nearly \$359 million and global short sea at \$178 million. Thus, continuing expansion of the international footprint.

Leveraging short sea shipping experience with joint ventures

In effect, Algoma has leveraged its experience in short sea shipping well beyond the Great Lakes through joint ventures with Swiss-based Nova Marine Carriers SA.

In 2016, Nova and Algoma created NovaAlgoma Cement Carriers, or NACC. The fleet of pneumatic cement carriers, second largest in the world, today includes two vessels operating on the Great Lakes/St. Lawrence waterway.

En 2016, Nova et Algoma ont créé NovaAlgoma Cement Carriers, ou NACC. La flotte de cimentiers à manutention pneumatique, la deuxième au monde, comprend aujourd'hui deux navires exploités dans la voie de navigation du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

La seconde coentreprise, NovaAlgoma Short Sea Carriers (NASC), a été fondée en avril 2017. La flotte de NASC, constituée de mini-vraquiers de 15 000 tpl, dessert les industries de l'acier, de l'énergie, de la construction et du ciment ainsi que l'industrie agricole partout dans le monde.

«Aujourd'hui, NovaAlgoma possède des actifs totaux de 400 M\$ US et nous permet d'avoir des parts propriétaires dans 47 navires», de noter M. Soerensen.

Au troisième trimestre de 2018, une nouvelle entreprise a été créée, NovaAlgoma Bulk Holdings (NABH), qui possède des intérêts dans quatre vraquiers hauturiers faisant du commerce international et qui est gérée depuis Lugano en Suisse.

Dans le transport océanique, Algoma possède des intérêts partagés dans deux autodéchargeurs océaniques et est propriétaire de cinq autodéchargeurs. Ses marchés sont principalement en Amérique du Nord et en Amérique du Sud. Les navires transportent surtout du charbon destiné à la production d'électricité, des granulats, du gypse, du sel de voirie et du minerai de fer pour l'industrie sidérurgique.

Sur le front du transport intérieur, la flotte de 20 vraquiers secs d'Algoma transporte des matières premières comme du minerai de fer, du grain, du sel et des granulats dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Ces dernières années, la compagnie a renouvelé sa flotte de vraquiers secs en lui adjoignant sept navires Equinox technologiquement évolués, plus écoénergétiques et dont l'impact environnemental est réduit. Et de nouvelles constructions sont dans les cartons.

À cet égard, Algoma a annulé en octobre dernier la commande passée pour quatre navires à un chantier maritime croate en difficultés financières. L'entreprise veut toutefois commander ailleurs des navires qui lui offriront une capacité équivalente pour répondre à la demande.

La flotte de navires-citernes, qui commerce sur les Grands Lacs, la Voie maritime et la côte Est de l'Amérique du Nord, comprend six grands navires et un petit bateau ravitailleur. «Un navire-citerne a été acquis d'occasion en novembre (2018) pour mieux desservir les besoins de notre principal client», a déclaré M. Soerensen, avant d'ajouter:

The second joint venture, NovaAlgoma Short Sea Carriers (NASC), was created in April 2017. The NASC fleet, with mini-bulkers of up to 15,000 DWT, supports the agricultural, cement, construction, energy and steel industries around the world.

“Today, NovaAlgoma has total assets of approximately US\$400 million and we have ownership stakes in 47 ships through NovaAlgoma,” Mr. Soerensen noted.

During the third quarter of 2018, a new joint venture, NovaAlgoma Bulk Holdings (“NABH”) was established. With interests in four deep-sea bulkers trading internationally, NABH is managed out of Lugano, Switzerland.

In the ocean shipping sector, Algoma has a joint interest in two ocean-going self-unloaders and full ownership of five self-unloading ships, with markets centered in North and South America. Leading commodities carried include coal for power generation, crushed aggregates, gypsum, salt for winter roads, and iron ore for the steel industry.

On the domestic shipping front, Algoma's fleet of 20 dry bulk vessels transports such raw materials as iron ore, grain, salt and aggregates throughout the Great Lakes/St. Lawrence region. In the past few years, the company has renewed the dry bulk fleet with seven technologically-advanced Equinox

class vessels offering enhanced fuel efficiency and reduced environmental impact. Additional new builds are in the pipeline.

In this connection, Algoma last October cancelled contracts for four vessels with a Croatian shipyard beset with financial problems. But efforts are in progress to replace the cancelled vessels with capacity to meet demand.

As to the tanker fleet, which trades on the Great Lakes, Seaway and east coast of North America, it now comprises six full size vessels plus a small bunkering vessel. “A second-hand tanker was added in November (2018) to better serve the needs of our key customer,” said Mr. Soerensen, adding: “We have named this vessel the **Algonorth**, reflecting its status as an Ice Class 1A tanker.”



Ken Bloch Soerensen expands Algoma's global footprint.

Ken Bloch Soerensen élargit l'empreinte mondiale d'Algoma.

«Nous avons baptisé ce navire **Algonorth**, parce qu'il s'agit d'un bâtiment de cote glace 1A.»

Questionné au sujet de la saison 2018 de la Voie maritime, M. Soerensen a déclaré: «Ce fut une année occupée avec une flotte entièrement déployée. Ce qui nous a aussi tenus actifs, c'est l'ajout de cinq navires à la flotte, dont un qui n'avait servi que peu de temps en 2017. Je veux donner crédit à notre équipe des opérations pour avoir su armer les navires en les préservant des problèmes qui sont courants dans les tout premiers mois d'un navire neuf. Les produits agricoles et les matériaux de construction ont été les grands contributeurs en 2018, tandis que le minerai de fer était en baisse.»

Les guerres commerciales déclenchées par le président Trump ont-elles eu des répercussions? Selon M. Soerensen, «l'impact a été limité. Certaines cargaisons de fer qui étaient initialement destinées à l'exportation ont été détournées sur la flotte étasunienne et livrées dans des ports américains, mais la demande générale était très forte et nous avons pu les remplacer sans difficulté.»

M. Soerensen pense que les volumes finaux pour 2018 vont avoisiner les 22 millions de tonnes – un peu plus qu'en 2017. Pour 2019, il parle «d'indications généralement positives» de la part des expéditeurs.

Quelques réflexions concernant la pénurie de main-d'œuvre

Questionné sur la manière dont Algoma pense faire face à la pénurie mondiale grandissante de marins qualifiés, M. Soerensen n'a pas hésité à mettre le doigt sur les principaux enjeux.

D'entrée de jeu, il a déclaré: «La constitution des équipages est de loin notre principal défi à l'échelle nationale. Nous avons redoublé d'efforts pour le recrutement, par nous-mêmes et en concertation avec le reste de l'industrie et les syndicats. Il faudra faire plus et des changements sont nécessaires dans les politiques.»

Questionné sur la 2018 Seaway season, Mr. Soerensen reported: “it has been a busy year with a fully deployed fleet. Another factor that kept us hopping is we added five new ships to the fleet, one of which operated for only a short time in 2017. I give credit to our operations team for the effort they put in getting those ships outfitted and working out the usual kinks one sees in the first few months operating a new ship. Agricultural and construction products have been big contributors this year (2018) although iron ore has dropped.”

Any repercussions from the Trump-initiated trade wars? Mr. Soerensen explained that “the impact has been limited. Some iron cargoes that were originally destined for export were diverted onto the U.S. fleet for delivery to U.S. ports, but overall demand has been very strong and we were able to replace these cargoes without any difficulty.”

Mr. Soerensen expected final volumes for 2018 to settle around 22 million tonnes – slightly above 2017. What he termed “generally positive indications” from shippers appeared to be on the horizon in 2019.

Candid thoughts on seafarer shortage issue

Asked how Algoma was coping with the world marine industry's escalating shortage of qualified seafarers, Mr. Soerensen expressed himself frankly on certain issues that needed to be overcome.

He began by saying: “Crewing is by far our greatest challenge domestically. We have ramped up our recruitment efforts, both on our own and in conjunction with the overall industry and labour organizations. There is more to be done and policy change will be required if we are to solve this problem.”

“We believe that policy changes are warranted to facilitate enabling qualified seafarers from other parts



Within the context of a global short sea shipping strategy, Algoma has become a partner in NovaAlgoma Cement Carriers (NACC), which operates the world's second largest fleet of pneumatic cement carriers.

Dans le cadre d'une stratégie d'expansion mondiale dans le transport maritime à courte distance, Algoma est devenue partenaire dans Nova Algoma Cement Carriers (NACC), qui exploite la deuxième plus grande flotte de cimentiers à manutention pneumatique au monde.



Algoma

*The ocean-going self-unloader, **Honourable Henry Jackman**, calls at the Port of Boston.*

Le vraquier autodéchargeurs océanique, **Honourable Henry Jackman**, au cours d'une escale dans le port de Boston.

«Nous pensons qu'il faut absolument modifier les politiques pour faciliter l'entrée au Canada de marins qualifiés venant d'autres parties du monde. Nous manquons cruellement de main-d'œuvre maritime, et pourtant les solutions d'immigration traditionnelles sont entravées par les conflits de juridiction de différents ministères. Ce sont là des obstacles inutiles.»

«Les administrations de pilotage sont aussi une partie du problème, du moins pour les officiers naviguant, selon M. Soerensen. La majorité de nos officiers supérieurs de navigation sont qualifiés comme pilotes et ont commandé des navires dans toutes sortes d'eaux et de conditions. Algoma et les autres transporteurs investissent énormément pour donner à leurs officiers une formation de pilote certifié, mais les administrations de pilotage viennent les débaucher, ce qui dépouille nos navires de leurs pilotes qualifiés. Les administrations de pilotage sont en situation de monopole et elles peuvent payer leurs pilotes plus que ne peut le faire un transporteur maritime sans risquer la faillite. Une solution efficace serait d'obliger les administrations de pilotage à former elles-mêmes leurs pilotes. Elles n'ont pas de véritables programmes internes pour répondre à leurs besoins de dotation.»

of the world to come to Canada. We have a skills shortage in this area, yet traditional immigration solutions are impacted by the overlapping authorities of different government departments. This is getting in the way unnecessarily.”

“Pilotage authorities are also part of the problem, at least with respect to navigation officers,” Mr. Soerensen asserted. “The majority of our senior navigation officers are qualified pilots and they have vast experience commanding vessels in diverse waters and conditions. Algoma and other carriers have substantial investments in training shipboard officers to become certified pilots, only to find the pilot authorities poach them, creating a shortage of qualified pilots aboard our ships. These authorities are given monopolistic powers, that in turn, means they can pay pilots more than is economically viable for a marine carrier. A major solution would be that pilotage authorities should be required to provide their own training. They have not developed any real internal program to deal with their manning needs.”

Mr. Soerensen continued: “Furthermore, it is my own view that our masters and first mates are quali-



The ALGOCANADA product tanker transits the Seaway locks on the Welland Canal.

Le transporteur de produits raffinés **ALGOCANADA** franchit une écluse du canal Welland dans la Voie maritime.

Et M. Soerensen de poursuivre: «En outre, j'estime que nos capitaines et seconds capitaines sont compétents pour piloter des navires partout sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, et les navires canadiens dont l'équipage comprend des pilotes qualifiés ne devraient pas être obligés d'embarquer des pilotes partout. Une telle exception est déjà accordée par l'APGL (Administration de pilotage des Grands Lacs) et elle devrait être étendue à tout le réseau.»

L'impact des nouvelles normes de l'OMI concernant la teneur en soufre

Un autre enjeu qui retient l'attention de l'industrie est l'imposition imminente par l'Organisation maritime internationale (OMI) de règles beaucoup plus sévères concernant les émissions de soufre. À compter du 1^{er} janvier 2020, l'OMI va abaisser la teneur en soufre autorisée des carburants marins de 3,5 % à 0,5 %.

À cet égard, M. Soerensen se félicite de la stratégie clairvoyante que l'équipe de direction d'Algoma a adoptée dès 2010.

«Dès 2010, Algoma a pris la décision courageuse d'installer des épurateurs sur ses nouveaux navires de la classe Equinox», a-t-il rappelé.

«À l'époque, rares étaient les armateurs qui pensaient aux émissions et moins nombreux encore étaient ceux qui investissaient pour réduire celles-ci. Nos sept navires Equinox sont

fiés à pilot vessels in all parts of the Great Lakes and St. Lawrence and those Canadian-flagged ships with qualified pilots as part of their crew should be exempt from the requirement to take aboard pilots in all regions. This is now in place with the GLPA (Great Lakes Pilotage Authority) and it should be extended system wide.»

Meeting IMO low Sulphur goals

Another issue commanding industry attention is the looming application of much more strict emissions regulations by the International Maritime Organization. As of January 1, 2020, the IMO Sulphur cap for compliant marine fuel is lowered from 3.5% to 0.5%.

Here, Mr. Soerensen took pride in the strategy adopted well in advance by the Algoma executive team.

“Algoma made a brave yet strategic decision in 2010 to equip its newly designed Equinox Class vessels with scrubbers,” he recalled.


“At that time there were few ship owners even thinking about emission regulations, let alone investing in compliance. Happily, our seven Equinox Class ships are performing very well and in addition to our Equinox Class ships, we are now planning to retrofit scrubbers on two other vessels in the fleet.”

heureusement très performants sur ce plan et nous prévoyons maintenant doter d'épurateurs deux autres bâtiments de la flotte.»

Selon M. Soerensen, «les navires munis d'épurateurs répondent à la norme canadienne, qui est plus sévère que la norme internationale de l'OMI, car les eaux nord-américaines font partie d'une zone de contrôle des émissions (ZCE).»

Sur une note plus personnelle


Avant de succéder à Greg Wight comme premier dirigeant d'Algoma Central Corporation, M. Soerensen a eu une carrière fructueuse de trois décennies dans les milieux maritimes mondiaux, y compris 18 ans dans des postes de cadre supérieur chez A.P. Moller/Maersk. Interrogé quant à savoir si son nouvel engagement professionnel avait nécessité une période d'adaptation importante, il a répondu ce qui suit: «Au cours de ma carrière, j'ai beaucoup voyagé et été souvent impliqué dans l'ouverture de nouveaux marchés et de nouveaux bureaux. En ce sens, déménager au Canada n'était rien de nouveau pour moi. Il n'y a aucune mention de transporteur de vrac sec ou de navire-citerne dans mon CV, mais somme toute, le transport maritime est toujours le même. Il s'agit de garder les clients heureux en répondant à leurs demandes avec fiabilité et créativité tout en faisant de l'argent.»

En conclusion, M. Soerensen s'est dit «honoré» d'avoir été invité à se joindre à Algoma, «qui a un dossier enviable en tant que transporteur des Grands Lacs. Nous possédons des actifs durables et prenons toutes les décisions de gestion en pensant au long terme». 

Mr. Soerensen pointed out that “scrubbed ships meet the Canadian standard, which is actually more stringent than the IMO international standard as the North American waters are an ECA (Emission Control Area).”

On a personal note

Prior to succeeding Greg Wight as chief executive officer of Algoma Central Corporation, Mr. Soerensen had a successful career spanning three decades in the world maritime sector, including an 18-year, senior management period with A.P. Moller/Maersk. Asked if his new professional undertaking required any significant adjustment, he replied: “My career has been one in which I have travelled extensively and often I was involved in opening up new markets and new offices. In that sense, moving to Canada was nothing new for me. My resume does not include dry-bulk or tankers, but in many ways, shipping is shipping. It is about keeping customers happy by meeting their needs in reliable and creative ways and making money while doing so.”

In conclusion, Mr. Soerensen said it was “an honour” to be invited to join Algoma - “which has an enviable record as a Great Lakes shipping company. We own long-lived assets and take a long term view of every management decision.” 

*Berthed at the Port
of San Francisco is
the ocean-going
self-unloader
Algoma Vision.*

Le vraquier
autodéchargeur
océanique
Algoma Vision
amarré dans le port
de San Francisco.



Algoma



Algoma

Steaming towards the Port of Hamilton is the **Algoma Harvester**, an Equinox class vessel in Algoma's domestic dry fleet.

Le vraquier de la classe Equinox **Algoma Harvester** de la flotte intérieure de transporteurs de vrac sec d'Algoma faisant route vers le port de Hamilton.



FAITS SAILLANTS



KEY FACTS

- Établie à St. Catharines en Ontario, Algoma Central Corporation comprend quatre secteurs d'exploitation: transport intérieur de vrac sec, transport de produits raffinés, transport océanique par navires autodéchargeurs et transport maritime à courte distance mondial.
- Ken Bloch Soerensen est président et chef de la direction de cette entreprise cotée en bourse qui compte environ 2 000 employés. Peter Winkley est vice-président aux Finances et directeur financier.
- Algoma possède et exploite la plus importante flotte de transporteurs de vrac sec et de vrac liquide commerçant sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. La flotte comprend des transporteurs de vrac sec (vraquiers secs) avec ou sans appareils de manutention et des transporteurs de produits raffinés. La compagnie possède aussi des vraquiers secs auto-déchargeurs qui commercent à l'international.
- Ces dernières années, Algoma a fait une percée sur les marchés mondiaux du transport maritime à courte distance (TMCD) grâce à l'acquisition d'une participation
- Headquartered in St. Catharines, Ontario, Algoma Central Corporation comprises four operating segments – Domestic Dry Bulk, Product Tankers, Ocean Self-Unloaders and Global Short Sea Shipping.
- Ken Bloch Soerensen is President and CEO of the publicly-traded enterprise with about 2,000 employees. Peter Winkley is Vice-President, Finance and Chief Financial Officer.
- Algoma owns and operates the largest fleet of dry and liquid bulk carriers trading on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, including self-unloading dry-bulk vessels, gearless dry-bulk carriers and product tankers. It also owns ocean self-unloading dry-bulk vessels operating in international markets.
- In the past few years, Algoma has expanded into global short sea markets through 50% interests in NovaAlgoma Cement Carriers (in 2016) and in NovaAlgoma Short Sea Carriers (in 2017).

de 50 % dans NovaAlgoma Cement Carriers (en 2016) et NovaAlgoma Short Sea Carriers (en 2017).

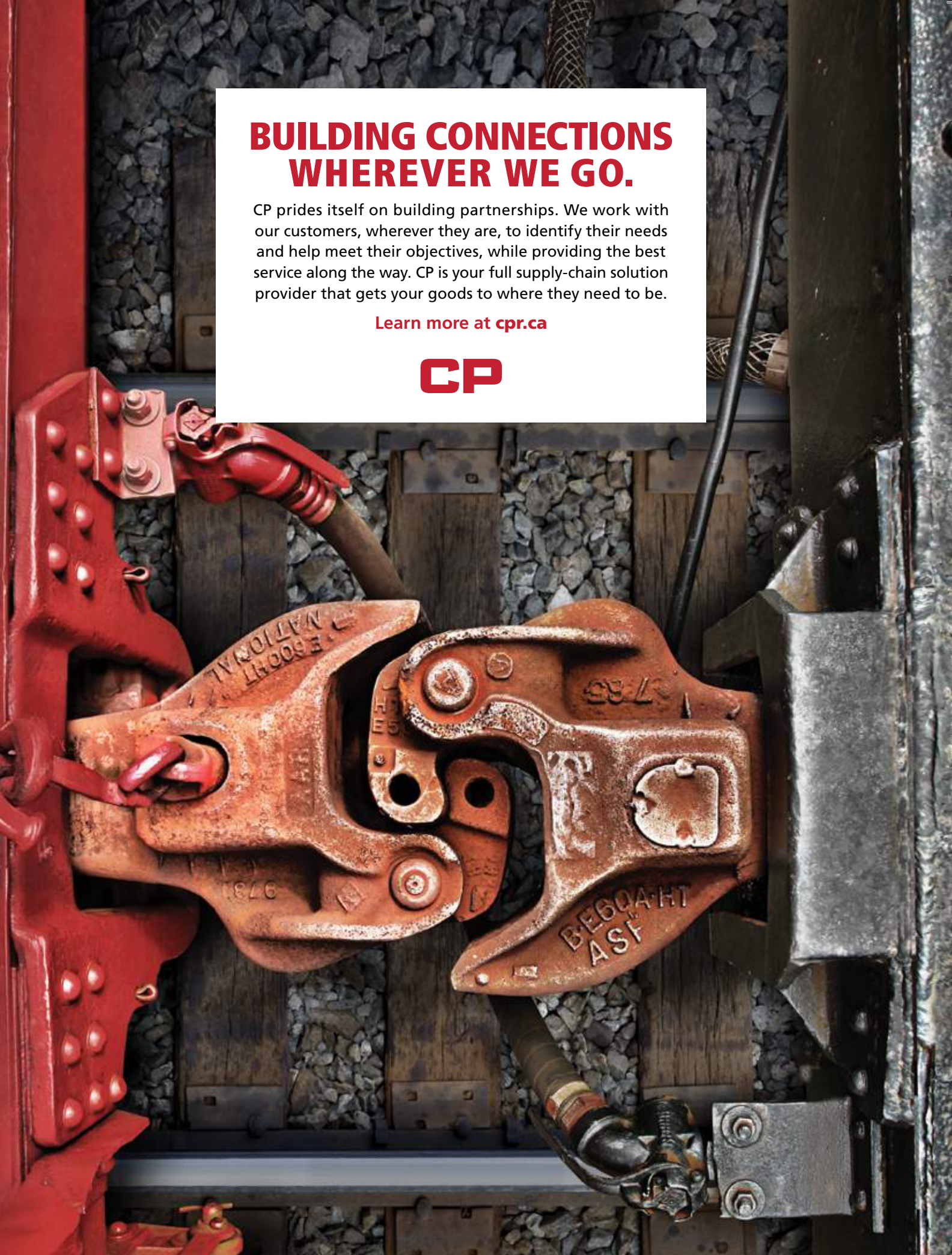
- Pour l'année terminée le 31 décembre 2017, les résultats d'exploitation d'Algoma montraient des revenus consolidés de 451 M\$ contre 391,4 M\$ en 2016, grâce à la forte croissance de l'empreinte internationale. Le bénéfice net d'exploitation a totalisé 56,1 millions de dollars.
- La flotte de 20 vraquiers secs d'Algoma transporte annuellement quelque 22 millions de tonnes de minerai de fer, de grain, de granulats et d'autres marchandises dans le corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs.
- Algoma Central Corporation s'est incorporée en 1899 à Sault-Sainte-Marie en Ontario sous le nom d'Algoma Central Railway Company afin de construire, pour le transport de minerai de fer et de bois, un chemin de fer reliant Sault-Sainte-Marie à une ligne principale du Canadien Pacifique.
- Le 16 février 1900, le conseil d'administration d'Algoma Central Railway a approuvé l'achat de quatre bateaux à vapeur pour le transport de passagers et de marchandises en liaison avec le chemin de fer. C'est ainsi qu'est née la flotte d'Algoma.
- En 1958, la Corporation a été inscrite à la bourse de Toronto.
- En 1973, Algoma a créé l'entité aujourd'hui connue sous le nom d'Algoma Central Properties pour mettre en valeur et gérer de gros avoirs immobiliers à Sault-Sainte-Marie.
- En 1995, l'Algoma Central Railway a été vendue, vente qui a été suivie en 1997 par celle des terrains forestiers de la Corporation.
- Algoma s'est lancée en 1998 dans le transport maritime intérieur en acquérant la flotte de transporteurs de produits raffinés de l'Impériale, créant l'Algoma Tankers Limited.
- Depuis 1990, Algoma a développé son secteur de transport intérieur de vrac sec, par la création d'abord de la Seaway Bulk Carriers en 1990, puis de la Seaway Self-Unloaders en 1993. Ces deux entités ont fini par se fusionner pour former Seaway Marine Transport et Algoma a bouclé la boucle en 2011 en rachetant son partenaire pour devenir propriétaire unique de tout le secteur du transport intérieur de vrac sec.
- En 1997, Algoma a acquis une participation dans Marbulk Canada Inc. pour augmenter ses intérêts stratégiques dans le transport de vrac sec, spécialement par navires autodéchargeurs. Cela a conduit plus tard à la formation d'Algoma Shipping Limited et à l'entrée directe de la Corporation dans le transport maritime de vrac sec à l'international. 
- For the year ended Dec. 31, 2017, Algoma's operating results showed consolidated revenue attaining \$451 million versus \$391.4 million in 2016, reflecting the strong growth in international footprint. Net earnings totalled \$56.1 million.
- Algoma's fleet of 20 dry bulk vessels transports about 22 million tonnes annually of iron ore, grain, aggregates and other commodities throughout the Great Lakes/St. Lawrence corridor.
- Algoma Central Corporation was originally incorporated in 1899 in Sault Ste. Marie, ON as the Algoma Central Railway Company. The company was founded to construct a railway from Sault Ste. Marie to a main Canadian Pacific Rail line for the transport of iron ore and timber.
- On February 16, 1900 the Board of Algoma Central Railway approved the purchase of four steam vessels for freight and passenger service in connection with the railway. Thus, the birth of the Algoma fleet.
- In 1958, the Corporation was granted a listing on the Toronto Stock Exchange.
- In 1973, the Corporation established what is now known as Algoma Central Properties to develop and manage its large land holdings in Sault Ste. Marie.
- In 1995, Algoma Central Railway was sold, followed in 1997 by the sale of the Corporation's forest land holdings.
- Algoma expanded its domestic shipping operations in 1998 by acquiring Imperial Oil's fleet of domestic product tankers and forming Algoma Tankers Limited.
- Since 1990, Algoma has grown its domestic dry-bulk operations, beginning with the establishment of Seaway Bulk Carriers in 1990 and Seaway Self-Unloaders in 1993. These two Pools eventually came together to form Seaway Marine Transport and Algoma closed the circle in 2011 by buying out its partner to become the sole owner of the domestic dry-bulk business.
- In 1997 Algoma acquired an interest in Marbulk Canada Inc. in order to broaden its strategic interests in dry-bulk shipping and, in particular, in self-unloader trades. This later led to the formation of Algoma Shipping Ltd. and the Corporation's direct entry into the international dry-bulk shipping business. 

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



Key port terminal developments across Canada

De grandes réalisations dans les terminaux portuaires canadiens

Brent Frederick

Terminal operators in Canada, including Montreal Gateway Terminals Partnership (whose Cast facility is shown in aerial photo), are expanding capacities to enhance efficiency to meet demand.

Les exploitants de terminaux canadiens, y compris la Société Terminaux Montréal Gateway (ici une vue aérienne de son terminal Cast), augmentent leur capacité pour devenir plus efficaces afin de répondre à la demande.



Des investissements croissants dans de nouveaux équipements et des technologies d'avant-garde ainsi que des travaux de modernisation et d'expansion contribuent à optimiser la productivité et la capacité des terminaux portuaires pour répondre à la demande et fluidifier la manutention des marchandises

Rising investments in new equipment and technologies and modernization and expansion at port terminals across Canada are helping to optimize productivity and capacity in order to meet demand and improve cargo-handling efficiency.

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTRÉAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP



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

Montréal

La Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), qui exploite les terminaux Racine et Cast dans le Port de Montréal, a acheté 10 nouvelles grues-portiques électriques sur pneus (E-RTG) de Liebherr Container Cranes Ltd. Cinq d'entre elles seront livrées au terminal Racine dans la première semaine de mai 2019. Les cinq autres arriveront à Cast dans la première semaine de septembre 2019.

«Cet important investissement dans des RTG écoénergétiques de pointe viendra appuyer les efforts continus de MGT pour optimiser la productivité et la capacité de ses terminaux, tout en réduisant de manière significative les émissions de carbone et de dioxyde d'azote», a déclaré le chef de la direction de MGT, Michael Fratianni.

Les nouvelles grues-portiques ont une envergure de six conteneurs plus une voie pour camion avec une hauteur de levage d'un sur cinq, comparativement aux RTG actuelles du terminal qui n'empilent que quatre conteneurs de hauteur, ce qui augmente la capacité d'entreposage de 25 % dans le terminal.

Selon le vice-président, Maintenance et Ingénierie, Daniel Boyer, les grues-portiques électriques vont réduire les coûts énergétiques de MGT d'environ 70 % par rapport aux RTG diesels tout en diminuant les émissions en équivalent CO₂ de 170 tonnes par RTG par année.

MGT collabore également avec le Port de Montréal pour l'implantation d'une plateforme fondée sur la technologie de la chaîne de blocs développée par Maersk et IBM. C'est MGT qui reçoit les navires de Maersk dans le port.

La plateforme, connue sous le nom de TradeLens, favorise un commerce international plus efficace et mieux sécurisé. Les membres peuvent partager des transactions importantes grâce à un accès en temps réel aux données et aux documents. L'objectif est d'améliorer le suivi, la visibilité et la planification.

MGT's Michael Fratianni, President and CEO, underlines productivity goals of recent investments.

Selon le président et chef de la direction de MGT, Michael Fratianni, les récents investissements sont destinés à augmenter la productivité.

Montreal

In Montreal, Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), which operates Racine and Cast container terminals in the Port of Montreal, has purchased 10 new electric rubber-tired gantry cranes (RTGs) from Liebherr Container Cranes Ltd. Five cranes will be delivered to Racine during the first week of May 2019. The five others will arrive at Cast during the first week of September 2019.

“This important investment in energy-efficient, state-of-the-art RTGs will serve to support MGT’s continuous efforts to optimize productivity and capacity at its terminals, while significantly reducing carbon and nitrogen dioxide emissions,” said Michael Fratianni, MGT’s President and Chief Executive Officer.

The new cranes will stack containers one-over-five high and six wide plus a truck lane, compared with the terminal’s current RTGs that stack containers four high, thereby increasing storage capacity in MGT’s RTG stacks by 25 percent.

Daniel Boyer, Vice-President of Maintenance and Engineering, said the electric cranes will reduce MGT’s energy costs by about 70 percent compared with diesel-powered RTGs, and reduce CO₂-equivalent emissions by 170 tonnes per RTG per year.

MGT is also collaborating with the Port of Montreal on a blockchain-enabled digital global shipping platform developed by Maersk and IBM. MGT handles Maersk vessels in the port.



A Leading Terminal Operator

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

At LOGISTEC, our network of partners, service providers and in-house experts and port facilities enables us to manage our customers' cargoes in a cost-effective and reliable manner.



Visit us at www.logistec.com

LOGISTEC



Madeleine Paquin, Logistec's President and CEO, targets diversification in a sustainable way.

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec, vise une croissance diversifiée et durable.

Dans le cadre de cette initiative, MGT et le Port vont fournir des données sur le mouvement des navires et conteneurs de Maersk. Ces données seront ensuite intégrées à la plateforme pour générer des renseignements organisationnels qui permettront de mieux voir les flux de trafic dans la chaîne logistique de Montréal.

Par ailleurs, la proposition de l'Administration portuaire de Montréal (APM) de construire un terminal à conteneurs sur ses terrains de Contrecoeur, à une quarantaine de kilomètres en aval de Montréal, est entrée dans une phase cruciale. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) est en train d'analyser les observations reçues concernant l'évaluation environnementale du projet. La période de réception des observations du public concernant l'Énoncé des incidences environnementales de l'APM a pris fin en mars 2018. L'Administration portuaire collabore avec l'ACEE et lui fournit les renseignements additionnels demandés. Il s'agit d'une étape normale du processus d'évaluation de l'Agence qui exige un an environ.

Selon l'APM, le Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur est crucial pour permettre la croissance du marché des conteneurs dans l'est du Canada. Une fois achevé, le terminal aurait une capacité annuelle maximale de 1,15 million d'EVP (conteneurs équivalent 20 pieds). La capacité de manutention de conteneurs sur l'île de Montréal est actuellement de 2,1 millions d'EVP.

Le coût du terminal est évalué à 750 millions de dollars. Cela comprend la construction d'un quai de 675 mètres avec deux postes d'accostage capables d'accueillir des navires d'un port en lourd de 39 000 à 75 400 TPL, une cour de triage à sept voies, une aire d'entreposage et de manutention des conteneurs, une gare ferroviaire intermodale, des

The platform, known as TradeLens, promotes the development of more efficient and secure international trade. Members are able to share major transactions through real-time access to data and documents. The aim is to improve tracking, visibility and planning.

As part of the initiative, MGT and the port will provide data on the movement of Maersk vessels and containers. This data will then be integrated into the platform to generate business intelligence that will increase the visibility of cargo movement in Montreal's logistics chain.

Meanwhile, the Montreal Port Authority's (MPA) proposal to build a container terminal on its property located in Contrecoeur, some 40 kilometres downstream from Montreal, has entered a crucial phase. The Canadian Environmental Assessment Agency (CEAA) is currently considering comments it has received related to the project's environmental assessment process. The public comment period on the MPA's Environmental Impact Statement closed in March 2018. The port authority has been working with the CEAA and providing additional information to its requests, a standard stage that lasts about a year in the agency's assessment process.

The MPA says the Contrecoeur Port Terminal Expansion Project is vital to support container market growth in Eastern Canada. The terminal would have a maximum annual capacity at term of 1.15 million TEUs (20-foot equivalent units). The port's container-handling capacity on the island of Montreal currently stands at 2.1 million TEUs.

installations de soutien, des accès ferroviaires et routiers et une zone de contrôle des camions.

La construction du terminal devrait débuter en 2020, conditionnellement à l'obtention des autorisations nécessaires et autres facteurs de succès, et son inauguration est prévue pour 2023-2024.

«L'aménagement du nouveau terminal à Contrecoeur est aujourd'hui plus que jamais prioritaire pour l'APM, compte tenu de l'augmentation du trafic conteneurisé découlant de l'AECG (Accord économique et commercial global conclu entre le Canada et l'Union européenne)», a déclaré Ryan Dermody, qui a été choisi en juillet 2018 pour occuper le nouveau poste de vice-président, Contrecoeur, et qui dirige, planifie et surveille les activités liées au projet. «Les travaux progressent très bien. Nous en sommes à arrêter la composition de nos équipes internes et externes, qui seront entièrement opérationnelles dans le premier trimestre.»

Logistec élargit son empreinte

De son côté, Logistec Corporation de Montréal continue son offensive des dernières années pour accroître sa présence dans le secteur de la manutention en Amérique du Nord. Un investissement important dans le nouveau terminal Viau à Montréal a été suivi par deux acquisitions majeures dans la région étasunienne du golfe du Mexique en 2018. L'intégration à Houston de Gulf Stream Marine et à Pensacola de Pate Stevedore a significativement étendu les opérations maritimes de Logistec qui englobent désormais 61 terminaux dans 37 ports de la côte Est du Canada et des États-Unis ainsi que du golfe du Mexique.

Si Logistec a décidé d'élargir son empreinte, c'est pour desservir le marché le plus dynamique en Amérique du Nord et pour s'implanter dans des pôles stratégiques qui offrent de nouvelles opportunités en manutention. Compte tenu de la grande incertitude qui caractérise les marchés actuels, la présidente et chef de la direction, Madeleine Paquin, a insisté sur la nécessité de prendre des décisions rapidement pour répondre à la demande des clients. «Plus que jamais, nous sommes conscients de l'importance de la souplesse dans la chaîne d'approvisionnement.»

Modernisation du terminal Bickerdike

Dans d'autres développements au Port de Montréal, les travaux de modernisation et d'amélioration du terminal Bickerdike, exploité par Empire Stevedoring Co. Ltd, devraient commencer en mai 2019. L'installation polyvalente manipule des conteneurs, y compris les conteneurs pour le transport intérieur de 53 pieds, le fret roulier, les marchandises diverses, l'acier, la cargaison spéciale, le fret surdimensionné et lourd, et accueille les passagers de croisière.

«Nous allons remplacer l'un de nos portiques roulants, améliorer nos capacités de chauffage et de réfrigération, et ajouter de nouveaux locaux pour les bureaux et les garages», a déclaré Andrew Chodos, président et chef de la direction d'Empire Stevedoring.

La phase de conception du projet de réaménagement sera achevée au cours de l'hiver. Le projet permettra de réaménager les zones de stockage des conteneurs et des cargaisons afin de maximiser l'espace des quais, de réaménager l'accès des camions pour améliorer la fluidité et la sécurité, de réaligner une partie de la voie de chemin de fer, d'aug-

The container terminal project is valued at \$750 million. It would include the construction of a 675-metre dock for two berths to accommodate vessels between 39,000 and 75,400 deadweight tons, a seven-track classification yard, a container storage and handling area, an intermodal rail yard, support facilities, rail and road accesses and a truck control area.

Construction of the terminal, conditional on obtaining the necessary permits and other favourable factors, would start in 2020. Commissioning is planned for 2023-24.

“The development of the new terminal at Contrecoeur now more than ever is a priority for the MPA, considering the increase in containerized cargo traffic related to CETA (the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement),” said Ryan Dermody, who was appointed in July 2018 to the newly created position of Vice-President, Contrecoeur, and is guiding, planning and overseeing all of the activities related to the project. “The project is progressing very well. We are finalizing our internal and external teams, which will be fully operational in the first quarter of 2019.”

Logistec widens footprint

For its part, Montreal-based Logistec Corporation is continuing an accelerated drive of the past few years to broaden its cargo-handling presence in North America. A substantial investment in the new Viau container terminal in Montreal was notably followed by two major acquisitions in 2018 in the US Gulf region. The integration of Gulf Stream Marine based in Houston and Pate Stevedore of Pensacola has significantly expanded Logistec's marine operations to 61 terminals in 37 ports across Eastern Canada and US East and Gulf coasts.

Logistec's decision to extend its footprint is to serve the largest growth market in North America and to position itself in strategic hubs where opportunities lie for new opportunities in the cargo-handling business. Given the fast-paced uncertainty in current markets, Madeleine Paquin, President and CEO, stresses the need to make decisions quickly to meet customer demand. “More than ever, we understand the importance of an agile supply chain.”

Bickerdike Terminal modernization

In other developments at the Port of Montreal, work to upgrade and modernize Bickerdike Terminal, operated by Empire Stevedoring Co. Ltd., is scheduled to begin in May 2019. The multipurpose facility handles containers including 53-foot domestic containers, roll-on/roll-off cargo, general cargo, steel, and project, oversized and heavy-lift cargo, and welcomes cruise passengers.

“We will be replacing one of our gantry cranes, improving our heater/reefer capacities, as well as adding office and garage space with new buildings,” said Andrew Chodos, President and CEO of Empire Stevedoring.

The design phase of the redevelopment project will be completed over the winter. The project will redevelop container and cargo storage areas in order to maximize dockspace, redevelop truck access to improve fluidity and security, realign some of the railway track, increase



Operated by Empire Stevedoring, the multi-purpose Bickerdike Terminal in Montreal is slated to kick-off a \$25 million modernization project this spring.

Le début des travaux ce printemps au terminal polyvalent Bickerdike exploité par Empire Stevedoring à Montréal devrait donner le coup d'envoi d'un projet de modernisation de 25 millions de dollars.



Andrew Chodos,
President and CEO of Empire Stevedoring.

Andrew Chodos,
président et chef de la direction d'Empire Stevedoring.

menter et de moderniser la capacité électrique de sorte que le terminal puisse traiter davantage de conteneurs à température régulée, remplacer les plus anciens bâtiments de l'installation, renforcer certaines zones pour améliorer le gerbage à haute densité et réaménager des zones pour les navires de croisière.

Le projet coûtera environ 25 millions de dollars. Le gouvernement du Québec apporte un appui financier de 8,3 millions de dollars dans le cadre de sa stratégie maritime.

Québec

À Québec, la proposition de l'Administration portuaire de Québec (APQ) de construire un terminal en eaux profondes sur le site de son projet Beauport 2020 continue de prendre forme.

Don Krusel, ex-PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, l'homme sous la supervision duquel le terminal Fairview du Port de Prince Rupert est devenu le terminal à conteneurs qui connaît la croissance la plus rapide au Canada, a été nommé en août 2018 directeur exécutif du projet de terminal de l'APQ.

Selon M. Krusel, deux grands changements dans l'industrie justifient la décision du Port: «L'industrie évolue rapidement, elle adopte des navires de plus en plus gros et

and upgrade electrical capacity so that the terminal can handle more temperature-controlled containers, replace some of the facility's older buildings, reinforce some areas to improve high-density stacking, and redevelop areas for cruise vessels.

The project will cost an estimated \$25 million. The Government of Québec is providing \$8.3 million in financial support under its Maritime Strategy.

Quebec

In Quebec City, the Quebec Port Authority's (QPA) proposal to build a deepwater container terminal at the site of its Beauport 2020 project continues to take shape.

Don Krusel, the former President and CEO of the Prince Rupert Port Authority and the man who oversaw the conversion of the Port of Prince Rupert's Fairview Terminal into the fastest-growing container facility in Canada, was appointed Managing Director of the QPA container terminal project in August 2018.

Mr. Krusel said two main industry changes are driving the port's rationale. "The industry is moving rapidly toward larger and larger ships, and this project unleashes the St. Lawrence-Great Lakes trade corridor's potential to handle the largest container vessels," he said.



Empire Stevedoring
 ——— Congratulates ———
 the **Marine Club**
 for its **80th Anniversary.**



**Empire
Stevedoring**

500 Place d'Armes,
Suite 2800
Montreal, QC H2Y 2W2
Canada

Tel: 514-288-2221
Fax: 514-288-1148

achodos@empstev.com
goro@empstev.com

MONTREAL QC
 ST-JOHN NB | HALIFAX NS | SHEET HARBOUR NS
 TORONTO ON | THUNDER BAY ON
 NEW ORLEANS LA | BATON ROUGE LA | HOUSTON TX



www.empirestevedoring.com

la réalisation de ce projet va ouvrir le corridor commercial Saint-Laurent–Grands Lacs aux grands porte-conteneurs.»

«Nous assistons aussi à un déplacement croissant du commerce asiatique du Pacifique vers l’Atlantique par le canal de Suez. Il y a également déplacement vers l’ouest des régions manufacturières d’Asie – vers des pays comme le Viêt Nam et le Cambodge.

«Grâce à ce projet, le Canada va avoir un bon corridor commercial sur la côte Est pour s’adapter à l’évolution dans l’industrie.»

Selon M. Krusel, le Port pourra ainsi rivaliser à armes égales avec les ports de la côte est des États-Unis qui ont investi massivement pour accueillir la nouvelle génération de grands navires, notamment ceux qui arrivent par le canal de Panama élargi.

Les travaux envisagés par le Port de Québec comprennent la prolongation de 610 mètres de la ligne de quai actuelle, l’aménagement d’un terrain d’arrière-quai de 17 hectares à des fins de logistique et de distribution, de même que le raccordement aux réseaux ferroviaire et routier. La profondeur au poste d’accostage serait de 16 mètres. Selon M. Krusel, cela permettrait au terminal de recevoir des navires de 14 000 à 16 000 EVP, même si les premiers à faire escale n’auront probablement pas plus de 8 000 à 10 000 EVP.

“We are also seeing more shifting of Asian trade from the Pacific to the Atlantic via the Suez Canal. Areas of manufacturing in Asia are also shifting farther west – to countries such as Vietnam and Cambodia.

“This project ensures that Canada has an efficient trade corridor on the East Coast to meet changes in the industry.”

Mr. Krusel said the project “sets up the port to compete on a level playing field” with U.S. East Coast ports that have made massive investments to be able to handle the new generation of larger ships, including those sailing through the expanded Panama Canal.

The Port of Québec container terminal project includes a 610-metre extension of the wharf line, development of a 17-hectare logistics and distribution area behind the wharf, and links with existing rail and road infrastructure. The depth alongside the berth would be 16 metres. Mr. Krusel said that would allow the terminal to handle ships carrying 14,000 to 16,000 TEUs, although the first vessels to call would probably be in the 8,000- to 10,000-TEU range.

Mr. Krusel said the QPA is in the process of finding a terminal operator/investor for the project, which the port authority has said would require an investment of \$400 million.

Artist rendering of the container terminal project planned by the Port of Québec.

Représentation artistique du terminal de conteneurs que projette de construire le Port de Québec.



TERMINAL
MULTIFONCTIONNEL
EN EAUX PROFONDES
**BEAU
PORT
2020**

 **PORT
QUÉBEC**

Port de Québec





Next expansion phase will boost the capacity of Prince Rupert Container Terminal to 1.8 million TEUs by 2022.

La prochaine phase d'expansion va augmenter la capacité du terminal à conteneurs de Prince Rupert à 1,8 million d'EVP d'ici 2022.

M. Krusel a déclaré que l'APQ en est à l'étape de trouver un investisseur-exploitant. Selon l'Administration, le projet nécessitera un investissement de 400 millions.

Le processus d'évaluation environnementale de l'ACEE se poursuit. Le Port espère le voir achevé dans le troisième trimestre de 2019. «Notre objectif, a déclaré M. Krusel, est de pouvoir démarrer la construction vers la fin de 2019 pour que les installations soient opérationnelles au premier trimestre de 2023.»

Le terminal aura une capacité annuelle initiale de 500 000 EVP et un potentiel à long terme de 1,6 million d'EVP.

L'expansion de DP World sur la côte Ouest

Au Canada, DP World possède des terminaux à Prince Rupert, Vancouver, Nanaimo et Saint John.

Sur la côte Ouest, l'entreprise prévoit des travaux d'expansion majeurs dans ses installations de Prince Rupert et Vancouver. Sur la côte Est, un projet de modernisation important est en cours à son terminal de Saint John.

«Depuis 2006, DP World est un chef de file par ses investissements au Canada, tant dans les infrastructures que dans la technologie», a déclaré Tiemen Meester, PDG et directeur général de DP World pour la région des Amériques. «L'expansion à Prince Rupert et Vancouver, de même que le projet de modernisation à Saint John, témoigne de la

The CEEA's environmental assessment process is continuing with regard to the project. The port is hoping that process will be complete by the third quarter of 2019. "Our objective is to be ready to start construction by the end of 2019 and be operational in the first quarter of 2023," Mr. Krusel said.

The terminal will have an initial annual capacity of 500,000 TEUs with a long-term potential of 1.6 million TEUs.

DP World expansions on West Coast

In Canada, DP World operates terminals in Prince Rupert, Vancouver, Nanaimo and Saint John.

On the West Coast, major expansions are planned for the container facilities that DP World operates in Prince Rupert and Vancouver. On the East Coast, a significant modernization project is underway at its Saint John terminal.

"Since 2006, DP World has led the sector in its investment in Canada, in both infrastructure and technology," said Tiemen Meester, DP World's CEO and Managing Director, Americas region. "The expansion in Prince Rupert and Vancouver, as well as the Saint John modernization project, reflect DP World's continued confidence in the Canadian supply chain.

confiance de DP World dans la chaîne d'approvisionnement canadienne.

«Les agrandissements sur la côte Ouest vont ajouter 1,1 million d'EVP de capacité pour le premier trimestre de 2022, ce qui va favoriser la diversification du commerce transpacifique canadien au bénéfice des importateurs et exportateurs.»

La prochaine phase de l'expansion du terminal Fairview de Prince Rupert – la phase 2B – va porter, une fois complétée en 2022, la capacité annuelle de l'installation à 1,8 million d'EVP. La phase 2A en 2017 avait déjà augmenté la capacité du terminal de 500 000 EVP jusqu'à sa capacité actuelle de 1,35 million d'EVP.

La construction de la phase 2B devrait commencer en 2019. «Nous sommes actuellement dans le processus de délivrance de permis, a indiqué M. Meester, et il est difficile de prédire la date exacte de démarrage; nous l'estimons toutefois au troisième trimestre de 2019.»

Il y aura augmentation graduelle initiale de la capacité jusqu'à 1,6 million d'EVP en 2020 après l'achèvement de l'agrandissement du parc à conteneurs au sud.

Les travaux vont porter la superficie du parc à conteneurs de 32 à 41 hectares et ajouter 2 RTG de même qu'un huitième portique portuaire. Les immeubles actuels de l'administration et de la maintenance seront déménagés pour augmenter la capacité d'entreposage de conteneurs. On ajoutera 6 680 pieds de voies sur les quais pour porter le total à 24 680 pieds en 2022.

Le portail pour camions sera élargi et déplacé à l'extrémité sud du terminal, pour connexion avec le projet de liaison Fairview-Ridley de Prince Rupert, un corridor de cinq kilomètres qui sera construit entre Fairview et la zone industrielle de l'île Ridley.

À Vancouver, DP World exploite Centerm, où l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) a proposé le projet d'agrandissement de Centerm qui va aider à répondre à l'augmentation prévue de la demande à court terme de manutention de conteneurs à Vancouver. Les plans incluent aussi le South Shore Access Project (projet d'accès par la rive sud) pour améliorer les routes d'accès du Port.

Ces améliorations vont augmenter des deux tiers la capacité maximale annuelle de manutention à Centerm, pour la faire passer de 900 000 à 1 500 000 EVP. Le projet va accroître l'empreinte physique du terminal d'environ 15 % et entraîner une reconfiguration des installations.

«Le projet d'agrandissement de Centerm va augmenter la capacité du terminal, ce qui va, par ricochet, augmenter sa résilience et donner un meilleur produit, plus fiable», a ajouté M. Meester.

En avril 2018, l'APVF a approuvé la délivrance d'un permis pour le projet d'agrandissement de Centerm et le South Shore Access Project à l'issue d'un examen environnemental.

Le début de la construction dépend de plusieurs éléments, dont le respect des conditions de délivrance du permis et la signature d'accords commerciaux, de tenure et de financement. Une fois cela fait, l'APVF dit que la construction pourrait débuter en 2019.

“The West Coast expansions will bring an additional 1.1 million TEUs of capacity online by first-quarter 2022, further supporting the diversity of Canada's trans-Pacific trade – to the benefit of both importers and exporters.”

The next phase of the Prince Rupert Fairview Container Terminal Expansion – Phase 2B – will increase annual throughput capacity at the facility to 1.8 million TEUs when complete in 2022. The expansion follows the completion in 2017 of Fairview Phase 2A, which increased terminal capacity by 500,000 TEUs to its current capacity of 1.35 million TEUs.

Construction on Phase 2B is expected to begin in 2019. “We are currently in the permitting process and it is difficult to provide an exact start date; however, we estimate third-quarter 2019,” Mr. Meester said.

There will be an initial gradual increase of capacity to 1.6 million TEUs in 2020 following the completed expansion of the container yard to the south.

The project will expand the container yard from to 41 hectares from its current 32 hectares and add two RTGs as well as an eighth dockside gantry crane. The existing maintenance and administration buildings will be relocated to create additional container storage capacity. On-dock rail capacity will increase with the addition of 6,680 feet of track, for a total of 24,680 feet of on-dock rail by 2022.

The truck gate will be expanded and relocated to the south end of the terminal, where it will connect with the Port of Prince Rupert's Fairview-Ridley Connector project, a five-kilometre corridor that will be built between Fairview and the Ridley Island industrial area.

In Vancouver, DP World operates Centerm, where the Vancouver Fraser Port Authority's (VFPA) proposed Centerm Expansion Project will help meet anticipated near-term demand for containers shipped through Vancouver. The project also includes the South Shore Access Project to improve port roads.

The on-terminal improvements will increase the maximum container-handling capacity at Centerm by two-thirds, to 1.5 million TEUs from 900,000 TEUs annually. The project will increase the terminal's physical footprint by about 15 percent and reconfigure the facility.

“The Centerm Expansion Project will increase the terminal's capacity, which in turn will improve the terminal's resiliency, resulting in a better, more reliable product,” Mr. Meester said.

In April 2018, the VFPA approved the permit application for the Centerm Expansion Project and South Shore Access Project following an environmental review.

The start of construction is dependent on a number of items including meeting permit conditions, and completion of commercial, tenure and funding agreements. Once these items are finalized, the VFPA says construction could begin in 2019.

“Most of the construction for the Centerm Expansion Project and the South Shore Access Project is oc-

«La majorité des travaux de construction du projet d'agrandissement de Centerm et du South Shore Access Project se dérouleront à l'extérieur du terminal. La réalisation du projet se fera de façon graduelle pour gêner le moins possible les opérations», a déclaré M. Meester.

Saint John

Sur la côte Est, DP World exploite le terminal à conteneurs Rodney et le terminal Navy Island à Port Saint John, où le Port a entrepris la réalisation de son projet de modernisation du côté ouest de 205 millions de dollars. La modernisation est financée par un partenariat trilatéral entre les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick et Port Saint John.

Le battage des pieux a commencé le 2 octobre 2018. Les pieux serviront à supporter l'installation d'un pont temporaire pour la prochaine étape des travaux de préparation du chantier. À la fin de novembre 2018, le Port a organisé une réunion avec les entrepreneurs généraux et les entrepreneurs en dragage qui comptaient soumissionner pour le contrat de construction du quai. La réunion a permis de fournir de l'information sur les échéanciers et l'envergure du projet, et elle comprenait une période pour poser des questions et pour la discussion.

Le projet de modernisation prévoit le prolongement et le renforcement de la structure de la jetée du terminal à conteneurs du côté ouest exploité par DP World ainsi que l'approfondissement du chenal principal pour permettre la réception de plus gros porte-conteneurs. DP World a déjà ajouté deux grues-portiques post-Panamax au terminal en 2017.

Le chenal principal sera creusé jusqu'à une profondeur de 10 mètres à marée basse et 18,5 mètres à marée haute, comparativement à 8,4 et 16,9 mètres actuellement. La profondeur le long du terminal sera portée de 12,2 à 15,2 mètres. La superficie de l'aire de manutention sera agrandie de 5,8 à 10,1 hectares. La longueur du poste à conteneurs principal passera de 435 à 667 mètres. La force portante augmentera à 2 000 livres par pied carré (contre 250 livres par pied carré). La capacité du parc à conteneurs qui est actuellement de 125 000 EVP passera à 320 000 EVP (avec possibilité d'augmentation jusqu'à 370 000 EVP). La capacité annuelle de manutention ferroviaire sera de 330 000 EVP contre 75 000 actuellement et la capacité annuelle d'expédition par camion passera de 50 000 EVP à 135 000 EVP.

Selon M. Meester, «le projet de modernisation à Saint John, qui comprend l'expansion de la gare intermodale et des investissements dans de nouveaux équipements et de nouvelles technologies, va améliorer les niveaux de services pour le commerce nord-sud sur la côte Est».

Halifax

À Halifax, les travaux ont commencé à la fin d'octobre 2018 pour le prolongement temporaire du poste au terminal South End exploité par Halterm Container Terminal Ltd. Le prolongement temporaire de 135 mètres permettra à Halterm d'accueillir et servir simultanément deux très gros porte-conteneurs de 10 000 EVP ou plus. La construction devrait être achevée au premier trimestre de 2020.

curring off the terminal. The project is phased in such a way as to minimize disruption to operations," Mr. Meester said.

Saint John

On the East Coast, DP World operates Rodney Container Terminal and Navy Island Terminal at Port Saint John, where the port has begun work on its \$205-million West Side Modernization Project. A three-way partnership among the Governments of Canada and New Brunswick and Port Saint John will fund the modernization.

Pile driving for the project began on October 2, 2018. The piles will increase support to allow for the installation of a temporary bridge for the next phase of site preparation work. At the end of November 2018, the port held a meeting with general contractors and dredging contractors planning to bid on the wharf construction contract. The meeting included information on construction timelines and the project scope, followed by questions and discussion.

The modernization project will include the lengthening and strengthening of the pier structure at the West Side container terminal operated by DP World as well as the deepening of the main channel to allow the facility to handle bigger container ships. DP World already had added two post-Panamax-sized gantry cranes at the terminal in 2017.

Among the project highlights, the main channel will be deepened to 10 metres at low tide and 18.5 metres at high tide, up from the current 8.4 metres and 16.9 metres, respectively. The depth alongside the container terminal will increase to 15.2 metres at low tide from 12.2 metres. The terminal's container-handling area will increase to 10.1 hectares from 5.8 hectares. The primary container berth length will increase to 667 metres from 435 metres. Load-bearing capacity will go to 2,000 pounds per square foot from 250 pounds per square foot. The container yard handling capacity will increase to 320,000 TEUs (with a further potential of 370,000 TEUs) from 125,000 TEUs annually, rail handling capacity will increase to 330,000 TEUs from 75,000 TEUs annually, and truck movement capacity will increase to 135,000 TEUs from 50,000 TEUs annually.

"The Saint John modernization project, which includes the expansion of the intermodal yard and investment in new equipment and technology, will further increase service levels for the East Coast's North-South trade," Mr. Meester said.

Halifax

In Halifax, work began in late October 2018 on the temporary berth extension at the South End Container Terminal operated by Halterm Container Terminal Ltd. The 135-metre temporary extension will allow Halterm to simultaneously berth and service two ultra-sized container ships of 10,000 TEUs or greater. Construction is anticipated to be complete in the first quarter of 2020.



Work began this past fall on a temporary berth extension at the Halterm terminal in Halifax.

Les travaux ont commencé l'automne dernier pour le prolongement temporaire du poste au terminal Halterm à Halifax.

Le directeur des Relations avec les médias et des communications à l'Administration portuaire de Halifax (APH), Lane Farguson, a indiqué qu'un appel d'offres avait été publié le 12 octobre 2018 pour la première phase de la construction, à savoir des travaux de dragage. Il ne s'agit pas de draguer le substrat rocheux, mais plutôt des matériaux mous qui se sont accumulés avec le temps près du poste de mouillage.

Selon l'APH, le prolongement temporaire est la solution la plus économique et qui a le moins d'impact pour offrir au Port la capacité supplémentaire requise pour accueillir à court terme de gros navires tout en lui donnant le temps et l'espace nécessaires pour donner suite ultérieurement avec une planification à long terme plus détaillée. C'est l'APH qui finance le projet de prolongement temporaire dont le coût est évalué à 30 ou 35 millions de dollars.

On procédera à un agrandissement permanent dans les années à venir et, à cet égard, l'option privilégiée, c'est l'expansion du terminal à conteneurs South End au nord, en remblayant une partie de la zone séparant les jetées aux terminaux Ocean. Une telle expansion, qui est toujours à l'étude, sera réalisée si les marchés et la demande le justifient. **M**

Lane Farguson, Manager of Media Relations and Communications for the Halifax Port Authority (HPA), said a notice to contractors for tenders was issued on October 12, 2018, for the first phase of construction, which is for dredging work – not bedrock, but soft material that has accumulated over time in the area of the berth and needs to be cleared.

The HPA says the temporary extension is the “most cost-effective and minimal impact solution” to get the port the extra capacity it needs to handle bigger vessels in the short term, and that it will buy the port time and space to continue with more detailed, long-term planning for the future. The HPA is funding the temporary berth extension project, expected to cost between \$30 million and \$35 million.

Permanent expansion would occur in the years to come, with a preferred option being the expansion of the South End Container Terminal to the north, filling in some of the area between the piers at Ocean Terminals. Such expansion, still under review, would depend on markets and demand. **M**

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

L'Institut maritime du Québec a 75 ans!

Cette année, notre *alma mater* fête ses 75 ans! Une multitude de projets sont prévus. En 2019, nos élèves-cadets lanceront 75 bateaux à la mer. Qui, sur la planète, aura la chance d'en recueillir un?

Au cours de l'année, les activités de l'IMQ (salon des stages, Méritas, cérémonie de remise de diplômes, Abordage, portes ouvertes, etc.) seront teintées d'une ambiance particulière et festive. D'autres animations spéciales sont prévues. Pour connaître la programmation complète, vous pouvez consulter le site Internet de l'IMQ (www.imq.qc.ca/75ans).

Rencontre annuelle 2019

L'assemblée générale et le banquet 2019 de l'AGGIMQ se tiendront le samedi 26 janvier 2019, à l'Hôtel Rimouski. Les promotions 1994, 1969 et 1959 seront à l'honneur pour les bordées d'argent, d'or et de diamant, et nous soulignerons, à cette occasion, le 75^e anniversaire de notre *alma mater*!

Vous devez être membre 2019 pour participer à l'une ou l'autre de ces activités. Pour plus d'informations, consultez notre site Internet (www.aggimq.ca) ou notre page Facebook.

5 à 7 automnaux

Encore une fois cette année, les 5 à 7 automnaux de l'AGGIMQ ont donné à de nombreuses personnes l'occasion de se rencontrer dans une ambiance très agréable. Québec, Rimouski, Ottawa et Trois-Rivières ont été le théâtre de joyeuses retrouvailles! Au moment d'écrire ces lignes, seul le 5 à 7 de Montréal n'avait pas encore eu lieu. Si vous désirez recevoir les invitations, que vous soyez membre ou non, envoyez-nous votre adresse courriel à info@aggimq.ca.



Rimouski



Trois-Rivières



Québec



Ottawa

JOURNAL

De grandes institutions investissent dans le Groupe Océan

Deux grandes institutions financières québécoises ont récemment annoncé la prise d'une participation minoritaire totalisant 112 M\$ CA, investis en parts égales, dans le Groupe Océan, une entreprise maritime basée à Québec qui se spécialise dans le remorquage portuaire, le dragage, la location d'équipements maritimes ainsi que la construction et la réparation navales. Les institutions concernées sont la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui gère les fonds des régimes

de retraite publics, et le Fonds de solidarité FTQ.

Compte tenu des besoins mondiaux grandissants en infrastructures et de la croissance soutenue du trafic maritime, le Groupe Océan s'estime en bonne position pour continuer son développement dans les marchés où il est déjà établi et pour déployer son offre de services à l'étranger. Fondée par Gordon Bain en 1972, la société, qui était à l'origine une entreprise de plongée commerciale, compte aujourd'hui 900 employés

Big institutional investments in Quebec's Ocean Group

Two large Quebec financial entities recently announced that they are taking a minority stake totalling C\$112 million, invested in equal amounts, in Ocean Group, a maritime enterprise based in Quebec City specializing in harbor towing, dredging, marine equipment rental, shipbuilding and repair. The institutions involved are the Caisse de depot et placement du Québec,

which manages funds for public pension plans, and the Fonds de Solidarité (FTQ).

As infrastructure needs are growing around the world and maritime traffic is continuously increasing, Ocean Group says it is well positioned to continue expanding in its current markets and well as provides its services abroad. Founded by Gordon Bain in 1972 originally as a fledgling



Océan

Left to right: Jean Wilhelmy, Senior Vice-President, Private Equity, at le Fonds; Jacques Tanguay, President and Chief Operating Officer of Ocean Group; Gordon Bain, Founder and Chairman of the Board of Directors of Ocean Group; Stéphane Léveillé, Vice-Président, Mid-Market Companies, Québec at la Caisse.

Jean Wilhelmy, vice-président principal, Capital de développement, au Fonds; Jacques Tanguay, président et chef de la direction du Groupe Océan; Gordon Bain, fondateur et président du conseil d'administration du Groupe Océan; Stéphane Léveillé, vice-président, moyennes entreprises, Québec, à la Caisse.

et est active principalement au Québec, en Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Alberta et dans les Caraïbes.

Cet investissement important permettra à Groupe Océan d'assurer la poursuite de son plan de croissance dont les piliers sont l'expansion de ses activités au Canada, la continuité de son développement mondial et l'acquisition de nouveaux équipements. Dernièrement, le Groupe a accru sa présence dans les Caraïbes. Et plus récemment, en juin dernier, il signait une entente avec les autorités du Port de Kingston, en Jamaïque.

«Notre forte croissance des dernières années, conjuguée à notre volonté d'étendre nos activités outre-frontière, nous pousse à accélérer notre développement. Pour arriver à franchir ces prochaines étapes, nous nous sommes associés à des partenaires de classe mondiale. Ce partenariat nous permet de continuer à viser l'excellence et nous donne de nouveaux leviers pour accélérer

notre croissance», a déclaré le président et chef de la direction du Groupe Océan, Jacques Tanguay.

«Cette transaction s'inscrit parfaitement dans la stratégie de la Caisse, qui consiste à appuyer la croissance locale et le développement international des entreprises québécoises performantes, affirme Mathieu Gauvin, vice-président principal pour le Québec à la Caisse. L'investissement permet à Groupe Océan d'accélérer la mise en œuvre de son plan d'expansion et donc, à terme, d'offrir ses services dans de nouveaux marchés.»

«Cet investissement du Fonds de solidarité FTQ est conforme à sa mission qui est d'appuyer les fleurons québécois, de protéger nos sièges sociaux et de soutenir notre secteur maritime a poursuivi le vice-président principal, Capital de développement, au Fonds, Jean Wilhelmy». Le Groupe Océan partage toutes ces priorités. 

commercial diving operation, the company today has some 900 employees and operates primarily in Quebec Ontario, New Brunswick, Alberta and in the Caribbean region.

The substantial investment offers the Ocean Group new leverage to not only expand its Canadian activities but to pursue its global growth and acquire new equipment. In recent years, Ocean Group has notably been expanding its Caribbean presence. Most recently, it concluded an agreement last June with Kingston port authorities in Jamaica.

“Our strong growth in recent years combined with our desire to expand our activities internationally are pushing us to accelerate our development,” said Jacques Tanguay, President and COO of Ocean Group. “To achieve this, we have joined up with world-class partners, making it possible

to take these next steps. With this partnership, we are maintaining our vision of excellence and giving ourselves new leverage to accelerate our growth.”

“This transaction is perfectly aligned with the Caisse's strategy to support the local growth and international expansion of high-performing Québec companies,” said Mathieu Gauvin, Senior VP at the Caisse. “Through this investment, Ocean Group will accelerate the implementation of its expansion plan, which will eventually allow it to provide its services in new markets.”

“This investment by the Fonds (FTQ) is in line with our desire to support Québec's flagship companies, protect our head offices and support our maritime sector,” added Jean Wilhelmy, Senior Vice-President, Private Equity, at the Fonds. “Ocean Group shares all these priorities.”



Saison record pour l'expédition de la mine de fer de Baffinland

Baffinland Iron Mines Corporation a annoncé la conclusion récente d'un programme d'expédition record en 2018. Du 24 juillet au 17 octobre, Baffinland a expédié environ 5,1 millions de tonnes de minerai de fer de son port de Milne Inlet vers des marchés en Europe, au Royaume-Uni, à Taïwan et au Japon.

Cela a dépassé le précédent record de 4,1 millions de tonnes expédiées en 2017. Soixante et onze voyages ont été effectués, transportant en moyenne 71 750 tonnes de minerai de fer chacun sur une période de 86 jours. Il s'agissait du plus important programme d'expédition en volume jamais réalisé dans

le Haut-Arctique canadien, a déclaré Baffinland.

La société détenue conjointement par ArcelorMittal et Nunavut Iron Ore a également effectué deux transits par la Northern Sea Route (NSR) vers l'Asie, une première pour le transport en vrac de minerai de fer. Les **Nordic Olympic** et **Nordic Oshima**, deux navires de la classe de glace 1A appartenant à Nordic Bulk Carriers du Danemark, ont expédié au total environ 160 000 tonnes de minerai de fer provenant de la mine Mary River. C'était la première fois que les navires de Nordic partaient de l'Arctique canadien pour se rendre en Asie via la

Record shipping season from Baffinland iron ore mine

Baffinland Iron Mines Corporation has announced a record 2018 shipping program. From July 24 to October 17, Baffinland shipped approximately 5.1 million tonnes of iron ore from its Milne Inlet Port to markets in Europe, the United Kingdom, Taiwan, and Japan.

This surpassed the previous record of 4.1 million tonnes shipped in 2017. Seventy-one voyages were executed, carrying an average of 71,750 tonnes of iron ore each over an 86-day period. It was the largest shipping

program by volume ever executed in the Canadian High Arctic, Baffinland said.

The company jointly owned by ArcelorMittal and Nunavut Iron Ore also carried out two Northern Sea Route (NSR) transits to Asia, a first for iron ore bulk carriage. The **Nordic Olympic** and the **Nordic Oshima**, both 1A ice-class vessels owned by Denmark's Nordic Bulk Carriers, shipped a total of about 160,000 tonnes of iron ore from the Mary River mine. It was the first time Nordic's ships sailed from the Canadian



Baffinland Iron Mines shipped a record 5.1 million tonnes of iron ore to markets in Asia and Europe in 2018.

Baffinland Iron Mines a expédié un total record de 5,1 millions de tonnes de minerai de fer vers les marchés d'Asie et d'Europe en 2018.

NSR. «En 2019, nous espérons qu'il y en aura plus», a déclaré le directeur général de Nordic, Mads Boye Petersen.

Brian Penney, président et chef de la direction de Baffinland, a indiqué à propos de la saison 2018: «Pendant que nous nous concentrons sur notre programme d'expansion, une saison de navigation réussie, sûre et responsable reste un élément essentiel de notre croissance. Avec nos employés, je tiens à remercier tous nos partenaires qui ont contribué au succès de ce programme. Cela inclut nos partenaires de transport et le soutien continu des communautés de North Baffin et de la Qikiqtani Inuit Association.»

Conformément au programme de navigation réussi de l'année dernière, Baffinland a de nouveau déployé des systèmes de contrôle

de la santé et de la sécurité parmi les meilleurs du monde et a mis en place des programmes de surveillance de l'environnement conformes à des normes environnementales strictes, élaborées en collaboration avec les communautés de North Baffin. Cela incluait la localisation en temps réel des navires et un programme de surveillance à bord soutenu par l'organisation de chasseurs et de trappeurs de Mittimatalik afin d'éviter tout impact environnemental négatif sur les navires de transport inuits. Ces programmes combinaient les connaissances scientifiques et traditionnelles des Inuits. Aucun incident relatif à la santé et à la sécurité ni à l'environnement ne s'est produit pendant le programme d'expédition. **MI**

Arctic to Asia via the NSR. "In 2019, we hope there will be more," said Nordic Managing Director Mads Boye Petersen.

Commenting on the 2018 season, Brian Penney, President and CEO of Baffinland stated: "As we focus on our expansion program, a successful, safe, and responsible shipping season remains a critical component of our growth. Along with our employees, I want to thank all of our partners involved in making this program a success. This includes our shipping partners and the continued support of the North Baffin communities and the Qikiqtani Inuit Association."

Consistent with last year's successful shipping

program, Baffinland again deployed world-leading health and safety control systems and conducted environmental monitoring programs to adhere to strict environmental standards, developed in collaboration with the North Baffin communities. This included providing real-time vessel locations and an onboard monitoring program supported by the Mittimatalik Hunters and Trappers Organization to ensure no adverse environmental impacts or impacts on Inuit shipping vessels. These programs combined scientific and traditional Inuit knowledge. No health and safety or environmental incidents occurred during the shipping program. **MI**



The navy supply ship, the Asterix, converted by Davie shipyard in Lévis.

Le ravitailleur de la Marine canadienne **Asterix**, dont Chantier Davie a fait la conversion à Lévis.

Davie aura sa part d'un contrat de 7 G\$

Le gouvernement fédéral a récemment annoncé son intention d'adjuger des contrats d'une valeur de 7 G\$ à trois chantiers maritimes pour les travaux d'entretien et de réparation de 12 frégates de la Marine royale canadienne. Les contrats, dont l'exécution devrait commencer en 2021, seront partagés entre Irving Shipbuilding de Halifax, Seaspan Victoria Shipyards et Chantier Davie de Lévis (Qué.) Les contrats sont destinés à l'entretien des 12 frégates de la classe Halifax actuelles jusqu'à la fin de leur vie utile, soit une période estimée à 20 ans. Irving et Davie se chargeront des travaux sur les sept navires de la flotte atlantique et Seaspan, de ceux des cinq frégates de la flotte du Pacifique.

«Nous reconnaissons que Davie a fait un excellent travail avec l'**Astérix**», a déclaré le premier ministre Trudeau au

sujet du ravitailleur dont Davie a assuré la conversion pour la Marine l'an dernier.

Québec exerçait de fortes pressions sur Ottawa pour que des contrats soient accordés à Chantier Davie, qui peine à rester à flot.

L'entreprise de Lévis, qui employait 1 500 travailleurs pendant la conversion de l'**Astérix**, réclamait en vain un contrat pour la conversion d'un second ravitailleur.

Le contrat partagé a été bien accueilli à la Davie où des centaines de travailleurs ont été mis à pied depuis un an. Le porte-parole du chantier, Frédéric Boisvert, a toutefois prévenu que puisque les travaux sur les frégates ne débuteront pas avant 2021, Davie n'est pas tiré d'affaire. «Il va être difficile de maintenir les emplois compte tenu de notre maigre carnet de commandes.» **M**

Davie to share in Canadian naval \$7 billion contract

The federal government recently announced it plans to award contracts worth \$7 billion to three shipyards for maintenance and repair work on 12 Royal Canadian Navy frigates. The award notices for work slated to begin in 2021 were extended to Irving Shipbuilding in Halifax, Seaspan Victoria Shipyards and Davie Shipbuilding in Lévis, Québec.

The contracts are aimed at maintaining Canada's existing 12 Halifax-class frigates until the end of their operational life, estimated at another 20 years. Irving and Davie are expected to handle the work on the seven vessels of the Atlantic fleet, while Seaspan is to work on the five ships assigned to the Pacific fleet.

"We recognize that Davie did a great job with

the **Astérix**," Prime Minister Trudeau said in reference to the navy supply ship that Davie converted last year,

The Ottawa authorities had faced strong pressure from the Québec government to send more business to struggling Davie.

Davie had a workforce of 1,500 during the conversion of the **Astérix**, and sought in vain a contract to produce a second resupply vessel.

The contract share was welcomed at Davie where hundreds of workers had been laid off in the past year. But shipyard spokesman Frederik Boisvert noted that since the frigate work does not kick off until 2021, Davie still faces serious challenges. "It is going to be hard to maintain (workforce levels) because of the weak volume of contracts we have." **M**

Le système Wärtsilä facilite le passage des navires dans les écluses

La société Wärtsilä a mis au point un dispositif d'assistance qui facilite l'approche et l'entrée des navires dans les écluses. Le groupe des technologies a indiqué dans un récent communiqué de presse que les travaux de développement avaient été réalisés en collaboration avec le Groupe CSL. La technologie a été initialement déployée à bord du **CSL St-Laurent**, un vraquier de classe Trillium de 22 600 tjb exploité sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Le système Wärtsilä a été conçu pour répondre à la taille

croissante des navires dans le réseau. Les gros navires ne disposent que de très peu de dégagement dans les écluses de la Voie maritime et plus ils sont gros, plus ils ont de difficulté à y entrer. En leur facilitant l'approche, on peut prévenir les dommages aux navires et aux bajoyers et rendre l'opération plus sûre, plus rapide et, somme toute, plus efficace.

«Ce projet met une fois de plus en lumière les capacités de leadership de Wärtsilä pour procurer des gains d'efficacité aux exploitants maritimes grâce à son écosystème Smart Marine. Notre vaste bagage interne de

Wärtsilä entry system facilitates vessel movements through waterway locks

Wärtsilä Corporation has developed a lock entry assist system that facilitates a vessel's approach and entrance into waterway locks. The development work has been carried out in cooperation with the CSL Group, the technology group indicated in a recent press release. The initial deployment of the technology was on board the **CSL St-Laurent**, a 22,600 gross tonnage Trillium class bulk carrier which operates on the the St Lawrence Seaway and Great Lakes.

The Wärtsilä system comes in response to the increasing size of vessels operating on these waters. When entering the locks along the Seaway, the clearance for larger vessels is minimal, and the lock entry itself has become increasingly difficult. Damage to both the ship and the lock walls can be avoided by facilitating the ship's approach path to the locks, thereby making the operation safer, faster, and altogether more efficient.

"This project once again emphasises Wärtsilä's

*Wärtsilä's technology facilitating vessel approach and entrance seen on board the **CSL St. Laurent**.*

La technologie Wärtsilä qui facilite l'approche et l'entrée du navire dans les écluses, illustrée ici sur le **CSL St. Laurent**.



connaissances et d'expérience, combiné au plus imposant portefeuille de produits et systèmes de toute l'industrie, nous a permis d'utiliser les technologies les plus évoluées pour fournir un degré d'innovation absolument inégalé qui apporte une véritable valeur ajoutée à nos entreprises clientes», a déclaré le VP, Voyage Solutions à Wärtsilä, Joonas Makkonen.

Le système d'assistance à l'entrée des écluses utilise des systèmes mondiaux de satellites de navigation (GNSS) très performants pour mesurer avec une précision centimétrique la position du navire à l'entrée dans l'écluse. Des commandes réagissant à la vitesse ainsi que l'action dosée du propulseur et du gouvernail permettent au navire d'entrer dans l'écluse de manière uniforme à chaque occasion tout en réduisant l'influence des forces externes exercées par les vents et les courants. Lors de l'entrée,


le système contrôle automatiquement la position latérale et le cap du navire, ce qui permet à l'opérateur de se concentrer sur la vitesse du navire. Une interface tactile personnalisée est aussi en cours de mise au point pour simplifier l'utilisation et améliorer la connaissance de la situation du système.

«CSL s'emploie à travailler avec des partenaires qualifiés et les organismes de réglementation pour améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations des navires qui fréquentent le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous pensons que la technologie moderne permet d'atteindre cet objectif, et le système d'assistance à l'entrée des écluses de Wärtsilä représente un pas en avant pour nous et pour toute l'industrie», a déclaré le vice-président, Services techniques globaux à CSL, Frédéric Jauvin. 

leadership capabilities in creating greater efficiencies for marine operators through its Smart Marine approach. Our extensive in-house knowledge and experience, combined with the industry's broadest portfolio of products and systems, has enabled us to utilise the very latest technologies to deliver a level of innovation that is completely unmatched, and which adds real value to our customers' businesses," says Joonas Makkonen, Vice President, Voyage Solutions, Wärtsilä.

The lock entry assist system uses high performance global navigation satellite systems (GNSS) to measure the ship's position to centimetre accuracy as it enters the lock. Speed adaptive controls, together with allocation of the thruster and rudder, ensures that the vessel enters the lock in a consistent manner every time, while minimizing the

influence of external forces from wind and current. During the entry, the system automatically controls the vessel's lateral position and heading, allowing the operator to focus on controlling the speed of the vessel. A customized touchscreen interface is also being developed to simplify the operation and improve situational awareness.

"CSL is committed to working with qualified partners and regulatory agencies to improve operational safety and efficiency for vessels sailing the St Lawrence Seaway and Great Lakes system. We believe that modern technology supports this ambition, and Wärtsilä's lock entry assist system represents a positive step forward for us and for the industry as a whole," says Frédéric Jauvin, Vice President, Global Technical Services, CSL. 

La construction d'une nouvelle écluse Soo débutera en 2019

New Soo Lock construction to start in 2019

In a long-awaited decision, the U.S. Army Corps of Engineers recently released a work plan for the design and construction of a super-sized lock at Sault Ste. Marie, Michigan.

Dans une décision attendue depuis longtemps, le Corps d'ingénieurs de l'armée américaine a récemment publié un plan de travail pour la conception et la construction d'une écluse géante à Sault Ste. Marie, Michigan.



Un nouveau concurrent pour TradeLens d'IBM-Maersk

New blockchain consortium rivals IBM-Maersk TradeLens



France's CMA CGM is among the global carriers that recently formed a new blockchain consortium.

L'armement français CMA-CGM est l'un des transporteurs internationaux qui ont récemment formé un consortium blockchain.

Dans un récent communiqué de presse émanant de Shanghai et San Jose (CA), neuf importants transporteurs maritimes et exploitants de terminaux ont annoncé officiellement leur intention de conclure un protocole d'entente pour créer un consortium en vue de développer le Global Shipping Business Network (GSBN), une plateforme numérique ouverte basée sur la technologie des registres distribués. Les participants sont les armements CMA-CGM, COSCO SHIPPING, Evergreen Marine, OOCL et Yang Ming; les exploitants de terminaux DP World, Hutchison Ports, PSA International Pte Ltd et Shanghai International Port; et CargoSmart, qui fournit des solutions logicielles aux expéditeurs, transitaires et transporteurs maritimes.

Ensemble, les armements en cause déploient environ le tiers de la capacité mondiale totale de transport conteneurisé. Le nouveau consortium va concurrencer la solution TradeLens mise au point par IBM et Maersk.

La nouvelle plateforme va établir un produit numérique de base qui va relier tous les

intervenants, transporteurs, exploitants de terminaux, agences de douanes, expéditeurs et fournisseurs de services logistiques de façon à intégrer l'innovation concertée et la transformation numérique dans la chaîne d'approvisionnement.

L'industrie du transport maritime conteneurisé se caractérise souvent par des processus disparates dans les domaines physiques et numériques. Les entreprises sont de plus en plus nombreuses à se tourner vers le numérique pour régler les problèmes de gestion en silo et les lacunes en matière d'information.

Le consortium offrira un forum pour relever ces défis, explorer les occasions qui s'offrent dans l'industrie et constituer un catalyseur d'innovation et d'intuitions créatrices. Les membres du consortium veulent unir leurs efforts pour développer la plateforme et créer des normes afin de faciliter le partage continu de documents et de données à tous les stades du cycle de développement du transport maritime. 

In a press release from Shanghai and San Jose, CA, nine leading ocean carriers recently signed a formal statement of intent for a Memorandum of Understanding (MOU) to form a consortium to develop the Global Shipping Business Network (GSBN), an open digital platform based on distributed ledger technology. The participants include ocean carriers CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, Evergreen Marine, OOCL, and Yang Ming; terminal operators DP World, Hutchison Ports, PSA International Pte Ltd, and Shanghai International Port; and software solutions provider CargoSmart. The latter provides software for shippers, freight forwarders and ocean carriers.

Collectively, the shipping lines involved deploy about one third of total global containership capacity. And the new consortium rivals IBM-Maersk's TradeLens.

The new platform will establish a digital baseline that aims to connect all stakeholders, including carriers, terminal operators, customs agencies, shippers, and logistics service providers to enable collaborative innovation and digital transformation in the supply chain.

The container shipping industry is often characterized by disparate processes that take place across both physical and digital domains. Companies are increasingly looking towards digital technologies to resolve siloed shipment management procedures and disruptive information gaps.

The consortium will offer a forum to address these challenges, explore cross-industry opportunities, and empower future innovation and insights. The consortium's leading members intend to collaboratively develop the platform and establish standards to facilitate the seamless sharing of documents and data across all stages of the shipping lifecycle. 



Paul Bessley

World seaborne trade increased by a healthy 4% in 2017. Photo shows cargo vessel passing through Panama Canal.

Le commerce maritime international a connu une solide croissance de 4% en 2017.

La photo montre un cargo en train de franchir le canal de Panama.

Transport maritime: la menace de guerres commerciales assombrit les perspectives, prévient la CNUCED

«Les perspectives de croissance du commerce maritime sont bonnes, mais elles pourraient souffrir du déclenchement de guerres commerciales et de l'intensification des politiques de repli sur soi, a estimé le secrétaire général de la CNUCED, Mukhisa Kituyi. La montée du protectionnisme et l'escalade des représailles tarifaires risquent de perturber le système commercial mondial dont dépend la demande de transport maritime.»

Cet avertissement figure dans l'Étude sur le transport maritime 2018 de la CNUCED, laquelle ne contient toutefois pas de référence directe aux guerres

commerciales déclenchées en 2018 par le président Trump contre la Chine, le Canada, le Mexique et l'Union européenne. Le commerce maritime a augmenté de 4 % en 2017, un sommet en cinq ans, et le taux de croissance devrait être du même ordre cette année, selon la CNUCED. L'étude prévoit une progression sur tous les segments en 2018, particulièrement les frets conteneurisés et les vracs secs, mais une hausse plus modérée pour le vrac liquide.

Cet avertissement est lancé dans un contexte où l'équilibre entre l'offre et la demande s'est amélioré, ce qui a permis

UNCTAD warning: trade wars cloud global shipping outlook

“While the prospects for seaborne trade are positive, these are threatened by the outbreak of trade wars and increased inward-looking policies,” recently warned UNCTAD Secretary-General Mukhisa Kituyi. “Escalating protectionism and tit-for-tat tariff battles will potentially disrupt the global trading system which underpins demand for maritime transport.”

There was no direct reference to the trade wars initiated in 2018 by U.S. President Trump against China, Canada, Mexico

and the European Union, but the blunt message was contained in the 2018 edition of the UNCTAD Review of Maritime Transport.

Seaborne trade expanded by a healthy 4% in 2017, the fastest growth in five years, and UNCTAD forecasted similar growth in 2018. Volumes across all segments were set to grow in 2018, with containerized and dry bulk commodities expected to record the fastest growth at the expense of tanker volumes.

The warning came against a background of an

d'augmenter les prix du fret et donc les recettes et les bénéfices. Les prix se sont nettement améliorés en 2017 (sauf pour le transport par navire-citerne), à la faveur d'une augmentation de la demande mondiale, d'une croissance plus gérable de la capacité de la flotte et d'une amélioration de la situation générale des marchés.

On s'attend à ce que l'équilibre entre l'offre et la demande continue de s'améliorer en 2018, notamment sur les segments du transport de conteneurs et de vracs secs, ce qui devrait être favorable aux prix du fret, mais la gestion de l'offre et le déploiement des navires demeurent les facteurs

déterminants. La CNUCED prévoit un taux de croissance annuel moyen des volumes totaux de 3,8 % jusqu'en 2023. Quant à l'offre, le développement de la flotte mondiale s'est légèrement accéléré en 2017, après cinq années de ralentissement. Le tonnage mondial a augmenté de 42 millions de tonnes anglaises, soit une croissance modérée de 3,3 %. L'Allemagne est restée le principal pays propriétaire de porte-conteneurs, avec une part de marché de 20 % au début de 2018. Les armateurs de Grèce, de Chine et du Canada ont quant à eux accru leurs parts de marché sur ce segment. **M**

improved balance between demand and supply that has lifted shipping rates to boost earnings and profits. Freight-rate levels improved significantly in 2017 (except in the tanker market), supported by stronger global demand, more manageable fleet capacity growth and overall healthier market conditions.

Supply-demand improvements, namely in the container and dry bulk shipping segments, were expected to continue. Freight rates may benefit accordingly, although supply-side capacity management and deployment remain key. UNCTAD

projects an average annual growth rate in total volumes of 3.8% up to 2023.

On the supply side, after five years of decelerating growth, 2017 saw a small pick-up in world fleet expansion. During the year, a total of 42 million gross tons were added to global tonnage, equivalent to a modest 3.3% growth rate. Germany remained the largest containership-owning country with a market share of 20% at the beginning of 2018. And owners based in Greece, China and Canada increased their containership-owning market shares. **M**

Desgagnés prend livraison d'un autre navire-citerne

Le groupe Desgagnés a pris livraison le 31 octobre dernier du N/C **Paul A. Desgagnés**, dont la construction vient d'être terminée en Turquie. Il s'agit d'un pétrolier de toute nouvelle génération, à la fine pointe de la technologie. Il est le troisième d'une série de quatre navires-citernes construits sur mesure selon un concept original élaboré par Desgagnés et commandés au chantier naval Besiktas, situé à Yalova près d'Istanbul, en Turquie.

«L'ajout du **Paul A. Desgagnés** à la flotte de Desgagnés, tout comme l'ajout du **Mia Desgagnés** et du **Damia Desgagnés**, résulte d'innovations multiples et d'un travail colossal; tout comme ses prédécesseurs, il est une source d'immense fierté», affirme Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction de Desgagnés, qui ajoute que le navire a été nommé **Paul A. Desgagnés** pour rendre hommage à M. Paul A. Côté

qui a travaillé chez Desgagnés pendant près de 40 ans.

Le **Paul A. Desgagnés** est un navire-citerne transporteur de produits pétroliers et chimiques à bicarburant / GNL. Sa principale caractéristique est de pouvoir être alimenté, à l'aide de simples contrôles, par trois types de carburants différents, soit au diesel, au mazout lourd ainsi qu'au gaz naturel liquéfié (GNL) qui a des avantages indéniables sur le plan du développement durable en permettant entre autres de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

Le **Paul A. Desgagnés** est doté d'une double coque et possède une certification Polar 7 qui lui confirme la capacité à naviguer dans les glaces. D'un port en lourd avoisine les 15 000 tonnes à 7,8 mètres de tirant d'eau; ses citernes offrent une capacité de transport de 17 505 m³ remplies à 98 % de leur capacité. Il est équipé

Desgagnés takes delivery of another tanker ship

Groupe Desgagnés took delivery on October 31 of the N / C **Paul A. Desgagnés**, whose construction had just been completed in Turkey. It is a new generation tanker at the cutting edge of technology. It is the third in a series of four custom-built tankers based on an original concept developed by Desgagnés and commissioned at Besiktas Shipyard, located in Yalova near Istanbul, Turkey.

«The addition of the **Paul A. Desgagnés** to the Desgagnés fleet, like the addition of the **Mia Desgagnés** and **Damia Desgagnés**, is the result of multiple innovations and colossal work; just like its predecessors, it is a source of immense pride, «said Mr. Louis-Marie Beaulieu, Chairman and Chief Executive Officer

of Desgagnés, who adds that the vessel was named **Paul A. Desgagnés** to pay tribute to M Paul A. Côté who worked at Desgagnés for almost 40 years.

The **Paul A. Desgagnés** is a tanker carrier of petroleum and chemical products powered by bicarburant / LNG. Its main characteristic is that it can be fed, with simple controls, by three different types of fuels: diesel, heavy fuel oil and liquefied natural gas (LNG), which has undeniable advantages in terms of sustainable development by, among other things, significantly reducing greenhouse gas emissions

The **Paul A. Desgagnés** has a double hull and has a Polar 7 certification which confirms its ability to navigate in ice. With a dead weight of around 15,000 tons at 7.8 metres



Desgagnés

The innovative new generation tanker of the Groupe Desgagnés can be powered on demand by three different types of fuel.

Le navire-citerne de nouvelle génération du Groupe Desgagnés peut être alimenté à la demande par trois types de carburant différents.

d'un moteur Wärtsilä 5RT-flex 50DF développant une puissance de 5 450 kW. Afin d'en assurer une manœuvrabilité exemplaire et d'optimiser la sécurité, il est muni d'une hélice à pas variable, d'un propulseur d'étrave de 750 kW, d'un propulseur de poupe de 550 kW ainsi que d'un système de positionnement dynamique.

Le **Paul A. Desgagnés** représente un investissement dépassant les 50 millions de dollars, dont près de 9 millions pour l'ajout d'une motorisation à bicarburant/GNL. «C'est un investissement très significatif qui démontre de nouveau l'engagement

de Desgagnés en matière de développement durable», de dire M. Beaulieu. Il a aussi tenu à remercier sincèrement le ministère des Transports du Québec pour sa participation financière de 1 000 \$ par tonne de gaz à effet de serre réduite ou évitée, jusqu'à concurrence de 3 millions de dollars, provenant de son programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF).

Le N/C **Paul A. Desgagnés** quittera la Turquie le 22 novembre et est attendu au Canada à la mi-décembre 2018. **M**

of draft; its tanks offer a transport capacity of 17,505 m3 filled to 98% of their capacity. It is equipped with a Wärtsilä 5RT-flex 50DF motor developing 5 450 kW of power. In order to ensure exemplary manoeuvrability and optimize safety, it is equipped with a variable pitch propeller, a 750 kW bow thruster, a 550 kW stern thruster and a dynamic positioning system

The **Paul A. Desgagnés** represents an investment exceeding \$ 50 million, including nearly \$ 9 million for the addition of a bi-fuel / LNG engine. «This is a very significant investment that

once again demonstrates Desgagnés' commitment to sustainable development,» said Mr. Beaulieu. He also sincerely thanked the Québec Ministry of Transport for its financial contribution of \$ 1,000 per ton of reduced or avoided greenhouse gas emissions, up to a maximum of \$ 3 million, from its assistance program for Improving the efficiency of transportation and reducing greenhouse gas emissions (PETMAF).

N / C **Paul A. Desgagnés** will leave Turkey on November 22 and is expected in Canada in the first half of December. **M**

CALENDAR OF EVENTS • CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

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
www.asl-als.org

MARCH 3-6

19th TPM Annual Conference

Long Beach Convention Centre
Long Beach, CA - USA
www.events.joc.com

APRIL 23-25

MARI-TECH 2019

Ottawa Convention and Events Centre
Ottawa, ON - Canada
www.mari-techconference.ca

APRIL 29-MAY 1

JOC Breakbulk & Project Cargo

Royal Sonesta hotel
New Orleans, LA - USA
www.events.joc.com

MAY 18-22

AAPA 2019

Colorado Convention Centre
Denver CO - USA
www.aapa.org

MAY 21-23

Breakbulk Europe

Bremen, - Germany
lmeredith@breakbulk.com

JUNE 3-5

JOC Canada Trade Conference

Intercontinental Toronto Centre
Toronto, ON - Canada
www.events.joc.com

JUNE 5-7

GreenTech 2019

Westin Cleveland Downtown Hotel
Cleveland, OH - USA
www.green-marine.org

SEPTEMBER 9-12

ACPA 2019 AGM & CONFERENCE

Association of Canadian Port Authorities

Hosted by Port of Saguenay
Chicoutimi, 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

Louis Riéau





ALGOMA CENTRAL CORPORATION http://www.algonet.com Back Cover / Couverture extérieure arrière	
CP – CANADIAN PACIFIC RAILWAY CP – LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE http://www.cpr.ca 70	
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES https://www.cslships.com 1	
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT http://cpbsl.ca Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière	
DNV GL 25 https://www.dnvgl.com	
DULUTH SEAWAY PORT AUTHORITY/DULUTH CARGO CONNECT 59 http://www.duluthport.com	
EMPIRE STEVEDORING 78 http://www.empirestevedoring.com	
FEDNAV 33 http://fednav.com	
GREEN MARINE ALLIANCE VERTE 9 https://www.green-marine.org	
GROUPE DESGAGNÉS http://www.groupe-desgagnes.com Inside Front Cover / Couverture intérieure avant	
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.pilotage-st-laurent.gc.ca 43	
LOGISTEC https://www.logistec.com 74	
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION http://www.randlogisticsinc.com 56	
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP STMG – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrtml.com 72	
MMTL – MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION http://www.mcasphalt.com/affiliates 35	
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	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS TRANSPORTS QUÉBEC https://www.transports.gouv.qc.ca/en/Pages/Home.aspx 41	

NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE http://navtech.ca 50	
OCEAN https://www.groupeocean.com 48	
PORT OF ANTWERP PORT D'ANVERS http://www.portofantwerp.com 18	
PORT OF HAMILTON PORT DE HAMILTON https://www.hamiltonport.ca 36	
PORT OF JOHNSTOWN http://www.portofjohnstown.com 39	
PORT OF MONROE https://portofmonroe.com 55	
PORT OF PRINCE RUPERT http://www.rupertport.com 14	
PORT OF THUNDER BAY http://www.portofthunderbay.com 37	
PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://www.porttr.com 49	
QSL https://www.qsl.com 45	
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT http://www.st-laurent.org 50	
SHIPOTOS.COM http://www.shipotos.com 57, 95	
SODERHOLM MARITIME SERVICES http://www.soderholm-maritime.com 57	
SPLIETHOFF http://www.spliethoff.com 52	
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 30	
URGENCE MARINE http://urgencemarine.com 47	

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

INTERNATIONALLY-RECOGNIZED EXPERTISE

Quebec, Quebec
CANADA

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