

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
PRINTEMPS • SPRING 2019



MIDWEST

Strategic market in evolution

Un marché stratégique en pleine évolution

PROJECT CARGO / CARGAISONS SPÉCIALES

Promising trends for multimodal transport

*Tendances encourageantes
pour le transport multimodal*

SHORTSEA SHIPPING / TMCD

*Growing opportunities on
Canada's East and West coasts*

*Occasions à saisir sur les côtes
est et ouest du Canada*

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

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

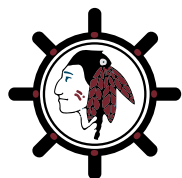


desgagnés.com
info@desgagnés.com
418-692-1000



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



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,
Colin Laughlan, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick,
Tom Peters, Allan Swift, Nicole Trépanier, Christopher Wright.

Traducteur / Translator: Yvan Rompré, Roger Fiset

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE
4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
Tel.: 514 937 9009

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

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE
Marie Dussault
mdussault@maritimemag.com

Marketing and Business Development Director
Directeur, Marketing et Développement des affaires
Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com
Tel.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

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 Articles must be unpublished.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

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

Dépôt légal / Copyright:
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN-1201-5415

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

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

PAR LA POSTE (1 an/4 numéros)
32 \$ au Canada, 42 \$US aux États-Unis
46 \$US dans les autres pays.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

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

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

www.maritimemag.com

M⁹² 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
Carroll McCormick

Et aussi / And more...

73 JOURNAL

87 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

88 ANNONCEURS / ADVERTISERS



44 **M DOSSIER** MIDWEST

TRADE AND SHIPPING OPPORTUNITIES IN A STRATEGIC MARKET

• Brent Frederick

UN MARCHÉ STRATÉGIQUE POUR LE COMMERCE ET LE TRANSPORT

26 **PROJECT CARGO** **CARGAISONS SPÉCIALES**

Rising wind power shipments driving project cargo market

Augmentation des cargaisons spéciales due à la prolifération des projets éoliens

Leo Ryan

60 **SHORTSEA SHIPPING** **LE TMCD**

Industry optimistic on resolving challenges

L'industrie croit pouvoir relever les défis

Julie Gedeon
Colin Laughlan



COUVERTURE / COVER

In deciding on a cover photo for this issue including a Midwest feature, it seemed particularly fitting to highlight the great commercial and transportation hub of Chicago.

Une photo de Chicago, grande plaque tournante du commerce et des transports, semblait un choix logique pour illustrer la page couverture de ce numéro qui renferme un dossier sur le Midwest.

Photo: Umit Aslan

AAPC ACPA

2019 ANCRÉ dans le développement
ANCHORED in development

SAGUENAY

61^e Assemblée générale annuelle et conférences de l'AAPC

Visitez le ACPA2019.CA pour vous inscrire et découvrir comment devenir commanditaire ou exposant

61th Annual General Meeting and Conferences of ACPA

Visit ACPA2019.CA to register and discover how to become a sponsor or exhibitor

Septembre 9-12 2019
September

Venez découvrir l'accueil
légendaire de Saguenay
et constater la beauté
de la région.

Come and discover the
legendary hospitality of
Saguenay and see the
beauty of the region.

Venez participer à cet événement de renom du secteur maritime canadien!

Le programme offrira des discussions passionnantes, la présence de conférenciers spécialisés et des panels dynamiques sur des sujets de pointe tels que l'innovation, la numérisation, les infrastructures, l'approvisionnement et la cybersécurité qui transforment le secteur de la logistique et revêtent une importance primordiale pour notre industrie.

Be part of this marquee event for the marine sector in Canada!

Through engaging conversation, keynotes and dynamic panels, this year's program will focus on cutting edge topics such as innovation, digitalization, infrastructure, supply chains and cybersecurity, which are transforming the logistics playing field and are critical to our industry.

PORT SAGUENAY



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les États-Unis songent à une nouvelle stratégie pour l'Arctique

Depuis l'achat de l'Alaska à la Russie, en 1867, les États-Unis ont manifesté un intérêt accru pour cette région éloignée et redoutable. De nombreux nouveaux facteurs sont entrés en jeu, notamment l'impact majeur du changement climatique sur l'environnement, l'intensification des activités humaines, l'allongement des saisons de navigation en raison de la fonte des glaces et les possibilités économiques d'exploiter des ressources minérales abondantes.

Alors que le Conseil de l'Arctique, composé de huit pays, coopère étroitement sur les questions liées à ce territoire, certains observateurs voient de plus en plus l'Arctique comme un problème de sécurité potentiel de dimension mondiale. La Russie, en particulier, a annoncé son intention de prendre des mesures pour renforcer sa

Revamped Arctic strategy on US radar screen

An Arctic nation since purchasing Alaska from Russia in 1867, the United States has in the past few years been showing bigger interest in the remote, formidable Arctic region. Many new factors have come into play, including the drastic environmental impact of climate change, increased human activities, longer shipping seasons due to receding ice, and economic opportunities to exploit abundant mineral resources.

While there is substantial international cooperation on Arctic matters through notably the eight-country Arctic Council, some observers increasingly see the Arctic as a potential security issue of global dimension. Russia, in particular, has announced its intention or taken steps to enhance its military presence in the high north. Already

The USCGC Healey is just one of two US icebreakers powerful enough to navigate through heavy ice conditions.

L'USCGC Healey est l'un des deux brise-glaces des États-Unis qui ont la puissance nécessaire pour naviguer dans la glace épaisse.





Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE 2019

L'Administration de pilotage des Laurentides invite les citoyens à son assemblée publique annuelle durant laquelle le président du Conseil d'administration et des membres de la direction présenteront le rapport des activités de l'année 2018 et les orientations stratégiques pour l'année 2019.

Date : Le mercredi 15 mai 2019
Heure : 16 h 30
Lieu : Club St-James
1145, rue Union, Montréal, Qc H3B 3C2

Les personnes qui désirent y participer sont priées de confirmer leur présence
avant le 2 mai 2019 par courriel ou par téléphone à :

christiane.jodoin@apl.gc.ca
Tél: 514-283-6320 poste 205

2019 ANNUAL PUBLIC MEETING

The Laurentian Pilotage Authority invites the public to its Annual Public Meeting during which the Chairperson of the Board and LPA's management team will report on the activities for the year 2018 and on its strategic objectives for 2019.

Date: Wednesday, May 15, 2019
Time: 4:30 PM
Location: Club St-James
1145 Union St., Montreal (QC) H3B 3C2

Those who wish to attend the meeting must confirm their presence to Christiane Jodoin
before May 2, 2019 by e-mail or by phone:

christiane.jodoin@apl.gc.ca
Tel: 514-283-6320 ext. 205



Russia has a substantial fleet, including nuclear icebreakers. And China, not officially an Arctic nation, is building its own icebreakers.

"It's no longer an emerging frontier," stresses Admiral Karl Schultz, commandant of the US Coast Guard. "It's a competitive space – it's about competition."

At a symposium staged last year, the USCG chief remarked: "China is committed to a future in the Arctic. Their influence is only going to expand. Watching China's behavior across the globe, it is hard not to see its activities and interests in the Arctic as anything but an overt claim to power, pure and simple."

Influence hinges on presence

He deplores the lack of US presence, as exemplified by a polar icebreaking fleet composed of just one operational heavy icebreaker, the *Polar Star*, which is more than 40 years old, and one medium icebreaker. In his view, the United States needs at least six icebreakers, three of which should be in the heavy category. (The US government's spending bill in February 2019 went part of the way in the right direction by allocating \$655 million for building the first heavy icebreaker in four decades.)

"In the Arctic region, presence equals influence," Adm. Schultz said. "Without presence, our regulatory roles, our governance and international agreements become hollow policies."

Commandant Schultz has confirmed that the US is looking at revamping its Arctic strategy, with stronger focus on "national security" efforts – in keeping with the overall policy approach of the Republican Trump Administration since coming to power in 2017.

Caught in a mounting series of scandals and clashes with Congress, President Trump so far has paid little attention to Arctic issues apart from reversing the 2016 Obama-era ban on oil and gas licensing in Arctic federal waters. This was a campaign promise to loosen regulations negatively affecting the energy industry. The ban was a joint US-Canada initiative that was applauded by the World Wildlife Fund and Greenpeace. It remains in effect as far as Canada is concerned, though there is a five-year review clause.

But US involvement could accelerate this spring when Senator Lisa Murkowski (R-Alaska) plans to reintroduce two bills in Congress aimed at greatly enhancing US Arctic strategies, especially around shipping.

Addressing the Alaska State Legislature in February of this year, she said the bills would "reinvigorate America's approach to the Arctic, bringing indigenous voices to Arctic policy and also to counterbalance increasing dominance over Arctic shipping."

The first step toward building a stronger American presence would be to fully fund polar security cutters (icebreakers). Building adequate infrastructure would be another priority.

"Most critical for that," Senator Murkowski continued, "is the development of a deepwater port in the Bering Sea. It can serve many, many uses. It can support the Navy, the Coast Guard, NOAA's research mis-

présence militaire dans le Grand Nord. Elle y dispose déjà d'une flotte importante, incluant des brise-glaces nucléaires. Et la Chine, qui n'est pas officiellement un pays arctique, construit ses propres brise-glaces.

«Ce n'est plus une frontière émergente», souligne l'amiral Karl Schultz, commandant des garde-côtes américains. «C'est un espace concurrentiel – une compétition.»

Au cours d'un symposium organisé l'année dernière, le chef de la United States Coast Guard (USCG) a déclaré: «La Chine est déterminée à s'assurer un avenir dans l'Arctique, et son influence ne fera que grandir. En observant le comportement de la Chine à travers le monde, il est difficile de ne pas voir dans ses activités et ses intérêts dans l'Arctique autre chose qu'une prétention déclarée de pouvoir, purement et simplement.»

Présence et influence

L'amiral Schultz déplore le manque de présence américaine, comme en témoigne le **Polar Star**, seul brise-glace opérationnel de taille moyenne, âgé de plus de 40 ans. Selon l'amiral, les États-Unis auraient besoin d'au moins six brise-glaces, dont trois de catégorie lourde. (En février 2019, le projet de loi sur les dépenses du gouvernement américain allait dans le bon sens en allouant 655 millions de dollars à la construction du premier brise-glace lourd en quatre décennies.)

sion. It will support search and rescue activities that may be necessitated by increasing commercial vessel traffic in the Arctic.”

The proposed Arctic Policy Act (APA) would legally activate the Arctic Executive Steering Committee, originally created by an Obama executive order. The Trump Administration has left the committee dormant for the past two years.

Besides codifying the committee, the APA would also transfer its chairmanship from the White House to the Department of Homeland Security.

Senator Murkowski says the committee will act as “the central coordinating body for Arctic issues” in the US government – elaborating a strategic plan and coordinating it across the relevant government agencies. It would also establish an advisory committee with members representing Alaska's eight Arctic regions as well as regional tribal advisory groups.

Uber for icebreakers ...

Especially audacious is the bill known as the Shipping and Environmental Arctic Leadership Act (SEAL Act). Sometimes referred to as “Uber for icebreakers” aims to develop a safe, secure and reliable waterway. Sen. Murkowski considers the proposed legislation would “further ensure the Arctic becomes a place of international cooperation rather than competition and conflict.”



World's No.1 Maritime VSAT Services
Global Broadband Connectivity... Anytime, Anywhere!

**Up to 90 Days
FREE TRIAL**

Sign up for a free 90-days all-inclusive trial!

Maplesat Inc. Canada
Web: www.maplesat.com Email: info@maplesat.com Phone: +1 905 605 5800

**MARLINK
Intellian**

maplesat

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

Maritime/Multimodal/Logistics
Combining analysis and news

Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles

S'ABONNER/SUBSCRIBE

«Dans la région arctique, la présence est synonyme d'influence. Sans cette présence, nos rôles de réglementation, notre gouvernance et nos accords internationaux deviennent des politiques creuses», a-t-il ajouté.

Karl Schultz a confirmé que les États-Unis envisageaient de revoir leur stratégie pour l'Arctique, en mettant davantage l'accent sur les efforts de sécurité nationale, conformément à l'approche politique globale de l'administration républicaine Trump depuis son arrivée au pouvoir en 2017.

Accaparé par une série de scandales et d'affrontements avec le Congrès, le président Trump n'a jusqu'à présent accordé que peu d'attention aux problèmes de l'Arctique, excepté l'annulation de l'interdiction des permis d'exploitation de pétrole et de gaz dans les eaux fédérales arctiques de l'ère Obama en 2016. Il s'agissait d'une promesse de campagne visant à assouplir les réglementations qui touchaient l'industrie énergétique. L'interdiction, une initiative conjuguée des États-Unis et du Canada, avait été applaudie par le Fonds mondial pour la nature et Greenpeace. Elle reste toutefois en vigueur pour le Canada, avec néanmoins une clause de révision de cinq ans.

La participation des États-Unis pourrait cependant s'accroître ce printemps, avec l'intention de la sénatrice républicaine Lisa Murkowski (Alaska) de présenter de nouveau au Congrès deux projets de loi visant à renforcer considérablement les stratégies américaines dans l'Arctique, notamment ce qui concerne les transports maritimes.

S'adressant à l'Assemblée législative de l'Alaska en février dernier, elle a déclaré que les projets de loi «revigoreraient l'approche américaine de l'Arctique en incluant les voix autochtones à la politique de l'Arctique, et contrebalanceraient également la domination croissante exercée sur le transport maritime dans cette région».

La première étape vers le renforcement de la présence américaine consisterait à financer entièrement des patrouilleurs de sécurité polaires (brise-glaces); construire une infrastructure adéquate serait une autre priorité.

La sénatrice Murkowski a poursuivi: «Le développement d'un port en eau profonde à usages multiples dans la mer de Béring est essentiel. Il peut soutenir la marine, les garde-côtes, la mission de recherche de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). De même, il soutiendra les activités de recherche et de sauvetage qui pourraient être rendues nécessaires par l'augmentation du trafic maritime commercial dans l'Arctique.»

La loi sur la politique de l'Arctique proposée activerait légalement le comité de direction de l'Arctique, créé à l'origine par un décret exécutif d'Obama, et mis en veilleuse par l'administration Trump au cours des deux dernières années. En plus de codifier le comité, l'APA transférerait également sa présidence de la Maison-Blanche au département de la Sécurité intérieure.

Uber pour les brise-glaces...

Le projet de loi connu sous le nom de Loi sur la marine marchande et le respect de l'environnement dans l'Arctique (SEAL Act), parfois appelé «Uber pour les brise-glaces», est particulièrement audacieux. Il a pour objectif de développer une voie navigable sûre, sécuri-

triguement enough, the concept draws from the example of the St. Lawrence Seaway Development Corporation which charges transit fees. SEAL would create an Arctic seaway development corporation that would collect a voluntary fee of as much as \$500,000 from each vessel passing through the U.S. Arctic. Owners of the vessel would receive such maritime support as icebreaker assistance. The icebreakers would come from the USCG and private fleets.

«When you can figure out a quicker way to get from Asia to Europe, when you can shave off days, when you can use less fuel – you are saving money,” Sen. Murkowski said when she first introduced the bill last December. “From a trade perspective, this is hugely significant.”

The SEAL Act establishing the U.S. Arctic Seaway Infrastructure Development Corporation that would use the funds collected to pay, for instance, for a rented icebreaker from Canada, Finland or elsewhere. Hence the origin of the “Uber for icebreakers” phrase. Such funds would also be used to build a network of deepwater ports in the U.S. Arctic.

Meanwhile, one longstanding issue between the US and Canada is not likely to change in the foreseeable future: Washington's objection to Ottawa's longstanding claim that all waters within the Canadian Arctic islands are territorial, requiring Canada's permission to transit, including the waters of the Northwest Passage. **M**

taire et fiable. La sénatrice Murkowski estime que ce projet de loi «serait une garantie supplémentaire que l'Arctique devienne un lieu de coopération internationale plutôt qu'une source de concurrence et de conflit».

Le concept s'inspire de l'exemple de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui facture des frais de transit. SEAL créerait une société de développement de la voie maritime de l'Arctique qui percevrait un droit volontaire pouvant aller jusqu'à 500 000 dollars pour chaque navire traversant l'Arctique américain. Les propriétaires du navire recevraient un appui maritime tel qu'une assistance brise-glaces. Les brise-glaces proviendraient tant de l'USCG et que des flottes privées.

«Lorsque vous pouvez trouver un moyen plus rapide d'aller d'Asie en Europe, vous économisez du temps et de l'argent», a déclaré la sénatrice Murkowski lorsqu'elle a présenté le projet de loi en décembre dernier. «Pour le commerce, c'est extrêmement important.»

La Seal Act créant l'U.S. Arctic Seaway Infrastructure Development Corporation (Société de développement des infrastructures maritimes arctiques) utiliserait les sommes perçues pour payer, par exemple, la location d'un brise-glace canadien, finlandais ou autre, d'où l'expression «Uber pour brise-glace». Ces fonds serviraient aussi à bâtir un réseau de ports en eau profonde dans l'Arctique étasunien.

Par ailleurs, un différend qui oppose depuis longtemps les États-Unis et le Canada ne se règlera probablement pas dans un avenir prévisible: le rejet par Washington de la prétention d'Ottawa qui soutient depuis longtemps que toutes les eaux de l'archipel Arctique canadien, y compris celles du passage du Nord-Ouest, sont des eaux territoriales dont la traversée nécessiterait l'autorisation du Canada. **M**



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

Diverses options pour Halifax à l'époque des méga-navires

L'Administration portuaire de Halifax (APH) et l'un de ses principaux locataires, Halterm, exploitant du terminal à conteneurs South End, ciblent sérieusement le nombre croissant de très grands navires de la flotte mondiale de porte-conteneurs.

L'APH investit 35 millions de dollars pour l'extension de 135 mètres de son terminal South End. Les travaux de dragage ont déjà commencé et des appels d'offres ont récemment été lancés concernant divers aspects de la construction. La présidente et directrice générale de l'APH, Karen Oldfield, qui quittera son poste à la fin de 2019, souhaite que le terminal puisse accueillir deux méga-navires simultanément.

Le terminal accommode présentement des navires d'une capacité de plus de 11 000 EVP (unités équivalant à 20 pieds). En janvier, Halterm a reçu le plus gros porte-conteneur à visiter Halifax, le CMA CGM **Libra** de 364 mètres de long et 11 400 EVP, sur son service hebdomadaire Ocean Alliance South Asia-Halifax.

Various options for Halifax in mega ship era

The Halifax Port Authority (HPA) and one of its major tenants, Halterm, operator of the port's South End container terminal, are taking dead aim at the growing number of ultra large ships in the world's container fleet.

The HPA is spending \$35 million to extend its South End terminal by 135 metres. Dredging has already started and tenders were recently called to start various aspects of construction. HPA President and CEO Karen Oldfield, who will leave her position at the port at the end of 2019, wants the terminal to be able to berth two, mega ships simultaneously.

The terminal is now handling ships with TEU (twenty foot equivalent units) capacities of over 11,000. In January, Halterm received Halifax's largest container ship, the 364 metre long, 11,400TEU CMA CGM **Libra**, on its Ocean Alliance South Asia-Halifax weekly service.

The 11,400 TEU CMA CGM Libra was recently the largest containership to call at the Port of Halifax.

Le CMA CGM Libra de 11 400 EVP est récemment devenu le plus gros porte-conteneurs à faire escale au port de Halifax.



«Ce sont de grands navires qui se pointent maintenant et pour demeurer dans la course en tant que grand port sur la côte est de l'Amérique du Nord, nous devons pouvoir accueillir deux de ces navires en même temps», a déclaré M^{me} Oldfield.

Rôle clé pour Haltrem

Participant au programme des grands navires, Haltrem a commandé un portique à conteneurs super post-Panamax et un équipement de levage associé, ainsi qu'une vaste commande d'équipements pour parcs à conteneurs, notamment deux portiques (Konecranes) et neuf tracteurs et remorques de terminaux (Terberg). Haltrem détient l'option d'achat pour une nouvelle grue de navire à terre en 2019. La nouvelle grue super post-Panamax, prévue pour juin 2020, aura une portée de 24 conteneurs et une hauteur améliorée pouvant couvrir les plus gros navires déployés sur la côte est de l'Amérique du Nord. Elle sera ajoutée au poste principal de Haltrem aux côtés des quatre unités super post-Panamax déjà en place et d'une unité Panamax.

«Nous avons réorienté le terminal pour nous assurer non seulement de répondre aux exigences de la clientèle existante, mais également de disposer d'un plan crédible pour assurer sa croissance future», a déclaré Kim Holtermand, PDG de Haltrem. Il a ajouté que cet investissement permet à Haltrem de «rester en avance sur la demande des clients et de conserver la souplesse requise pour trois postes d'amarrage en eau profonde afin de fournir un service de classe mondiale, allant des navires collecteurs jusqu'à la classe supérieure».

Au moment de la rédaction de cet article, Haltrem Container Limited, qui appartient à la société d'investissement australienne Macquarie Infrastructure Partners, était à vendre. Il y a eu des offres d'un certain nombre de soumissionnaires pour la compagnie, y compris le CN. Deux autres exploitations Macquarie, Fraser Surrey Docks en Colombie-Britannique et Penn Terminals dans la région de Philadelphie, sont également à vendre.

Jean-Baptiste Longin, directeur général de CMA CGM Canada inc., m'a dit récemment que les navires de sa ligne, dotés de plus de 11 000 EVP, deviendraient communs à Halifax d'ici la fin de l'année et que «[nous prévoyons] la possibilité de 14 000 et 15 000 EVP (navires) dans deux ou trois ans.»

LAPH est en pleine expansion depuis quelques années. Il y a près de trois ans, elle a embauché WSP Global inc., une société de services d'ingénierie de premier plan basée à Montréal. Leur mission consistait à examiner et à évaluer de nombreuses options d'infrastructure pour le Port. LAPH a tenu compte des conclusions de WSP, et d'environ 50 autres rapports et études.

LAPH ne recherchait pas seulement la meilleure option d'infrastructure pour les gros navires, mais aussi des solutions pour réprimer la pression publique constante visant à relocaliser le terminal de South End et à stopper le flux d'environ 600 camions par jour dans le centre-ville.

Cependant, en fin de compte, l'APH a déterminé que l'extension du terminal actuel de South End serait la meilleure solution temporaire, jusqu'à ce que la demande devienne suffisante et que l'on puisse trouver des partenaires financiers pour construire un terminal permanent doté de tous les rails et zones de dépôt requis, juste au nord du site actuel de Haltrem.

«These are the big ships that are calling now and in order to stay relevant as a big ship port on the East Coast of North America, we need to be able to berth and service two of those vessels at the same time,” Ms. Oldfield said.

Key Haltrem role

For its contribution to the big ship program, Haltrem has ordered a super post-Panamax, ship-to-shore container gantry crane (ZPMC) and associated lifting equipment, together with an extensive order for container yard equipment, including two, rubber-tired gantry cranes (Konecranes) and nine terminal tractors and trailers (Terberg). Haltrem has an option to extend procurement to a further ship-to-shore crane in 2019. The new super post-Panamax crane, due June 2020, will have a 24-container wide reach and enhanced height capable of spanning the largest vessels being deployed on North America's East Coast. It will be added to Haltrem's main berth alongside four existing super post-Panamax units and one Panamax unit.

“We have re-focused the terminal to ensure that we not only meet existing customer requirements but have a credible plan to realize future growth,” said Kim Holtermand, CEO & Managing Director at Haltrem. He added that the investment ensures that Haltrem “stays ahead of customer demand and maintains the flexibility at three deep-water berths to deliver world-class service for vessels from feeders to the ultra-class.”

At the time of this writing, Haltrem Container Limited, which is owned by the Australian investment company, Macquarie Infrastructure Partners, was for sale. There were reports of a number of bidders for the company, including CN. Two other Macquarie holdings, Fraser Surrey Docks in BC and Penn Terminals in the Philadelphia area, are also for sale.

Jean-Baptiste Longin, General Manager, CMA CGM Canada Inc., told me recently that his line's 11,000 plus TEU ships will become common in Halifax by the end of the year and “we see the possibility of 14,000 and 15,000 TEU (ships) coming in two or three years.”

The HPA has been wrestling with expansion for the past number of years and nearly three years ago hired WSP Global Inc., a leading engineering professional services firm, headquartered in Montreal. Their mission was to review and assess numerous infrastructure options for the port. The HPA looked at WSP's findings and then followed that with approximately 50 additional reports and studies.

The HPA was not only looking for the best infrastructure option for big ships but also for solutions to quell the constant public call to relocate the South End terminal altogether and stop the flow of approximately 600 trucks a day through the city's downtown core.

However, at the end of the day, the HPA determined that extending the present South End ter-

Évaluation des possibilités qu'offrent les infrastructures

Lors d'une récente réunion des parties prenantes du port, le projet de terminal dans le South End était un sujet brûlant.

Une partie du public général réclame en effet depuis longtemps de vendre la propriété du terminal de South End, d'une superficie d'environ 72 acres, et de la développer en une zone commerciale / résidentielle, l'idée consistant soit à déplacer le terminal à Fairview Cove, dans le bassin de Bedford, ou à construire un nouveau super terminal du côté du Port de Dartmouth.

Le problème, avec cette idée, réside dans le fait que les terrains de South End appartiennent au gouvernement fédéral et ne sont pas à vendre. L'APH gère ces terres pour le mieux-être de la communauté. On pense également que la propriété appartient à Halterm et à sa société-mère Macquarie, alors qu'Halterm n'exploite le terminal qu'en vertu d'un bail à long terme avec l'APH.

De plus, selon les études de l'APH, transformer le terminal sud en zone commerciale / résidentielle ajouterait environ 9 000 véhicules par jour au secteur sud et au centre-ville, soit un nombre bien supérieur à 600 camions par jour.

Le vice-président de l'APH, Paul MacIsaac, a déclaré lors de la réunion des parties prenantes que l'APH a examiné un certain nombre d'options d'infrastructures pour le fret en conteneurs, telles que: «ponts-levis, construction d'une traversée au Northwest Arm, construction d'un terminal sur l'île McNabs avec liaisons ferroviaires vers le continent, et l'utilisation de barges reliant plusieurs ports pour déplacer des conteneurs ou des camions entre Halifax et Dartmouth. Aucune de ces options n'a été jugée réalisable car, pour être franc, aucune analyse de rentabilisation ne justifie les coûts de développement.»

L'APH a également envisagé d'élargir la tranchée du CN pour accueillir aussi les camions, mais cela a été jugé impossible en raison des coûts, de la logistique, etc. Le projet de construction d'un nouveau terminal à Dartmouth n'a pas non plus gagné beaucoup de terrain: estimé à 2 milliards de dollars, il ne serait disponible que dans les années 2030.

Parmi les autres options envisageables, citons l'extension du terminal de South End vers le sud, à un coût d'environ 423 millions de dollars, ou son extension vers l'est, ce qui constituerait un projet échelonné dont le montant de la première phase s'élèverait à 501 millions de dollars.

M. MacIssac a déclaré que Halterm North était le meilleur choix pour un terminal permanent. Ce projet impliquerait «le remplissage des principales places du terminal océanique entre les piliers A, A1 et B, et l'utilisation d'un mur en caisson qui supporterait un nouveau quai pour conteneurs, créant ainsi un nouveau poste d'amarrage pour porte-conteneurs ultra-classe. Cette proposition créerait un espace suffisant pouvant encore accueillir des opérations de vrac solide et de croisière le long du côté nord de la jetée A. L'Administration portuaire de Halifax enquêterait sur le transfert des utilisateurs d'Ocean Terminals vers d'autres emplacements du Port de Halifax. L'estimation pour l'avancement de ce projet se chiffre à 416 millions de dollars.» **M**

terminal would be the best fix, on a temporary basis, until the demand becomes great enough and financing partners can be found to build a permanent terminal with all the rail and laydown area required just north of the present Halterm site.

Assessing infrastructure alternatives

At a recent port stakeholder meeting, the South End terminal project was a hot topic.

There has been a longstanding cry from a segment of the general public to sell the South End terminal property, about 72 acres, and develop it into a commercial/residential area. The thought being to relocate the terminal either to Fairview Cove in Bedford Basin or build a new super terminal on the Dartmouth side of the harbour.

The problem with that idea is the South End lands are owned by the federal government and are not for sale. The HPA manages those lands for the betterment of the community. There is also a belief that the property is owned by Halterm and its parent company Macquarie. Halterm only operates the terminal on a long term lease with the HPA.

Furthermore, according to HPA studies, turning the South Terminal into commercial/residential would add about 9,000 vehicles a day to the city's South End and downtown core, a much greater number than the 600 trucks a day that go through the city.

HPA Senior Vice President Paul MacIsaac, said at the stakeholder meeting, the HPA looked at a number of infrastructure options for container cargo such as, "raising bridges, building a Northwest Arm crossing, building a terminal on McNabs Island with rail connections to the mainland and using cross-harbour barges to move containers or trucks between Halifax and Dartmouth." He said "none of these options were deemed feasible because quite frankly, there is no business case to support the development cost."

The HPA also looked at widening the CN rail cut to accommodate trucks as well but this was deemed not feasible because of costs, logistics, etc. The idea of building a new terminal in Dartmouth didn't gain much ground either since the project would cost an estimated \$2 billion and wouldn't be available until sometime in the 2030s.

Other options included extending the South End terminal southward at a cost of approximately \$423 million or extending it eastward, which would be a phased in project with a first phase cost of \$501 million.

Mr. MacIssac said Halterm North was the best choice for a permanent terminal. This project would involve "in-filling the main Ocean Terminal slips between Piers A, A1 and B and using a caisson wall that supports a new container pier creating a new ultra-class container vessel berth. This proposal would create an efficient yard that can still accommodate dry bulk and cruise operations along the north side of Pier A. The Halifax Port Authority would investigate relocating users of Ocean Terminals to other locations within the Port of Halifax. The estimated cost to move this forward is \$416 million." **M**

NEXT PHASE OF EXPANSION *ANNOUNCED*

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

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

@ R U P E R T P O R T



**PORT OF
PRINCE RUPERT**

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



Colin Laughlan

Protéger l'écosystème de la mer Great Bear

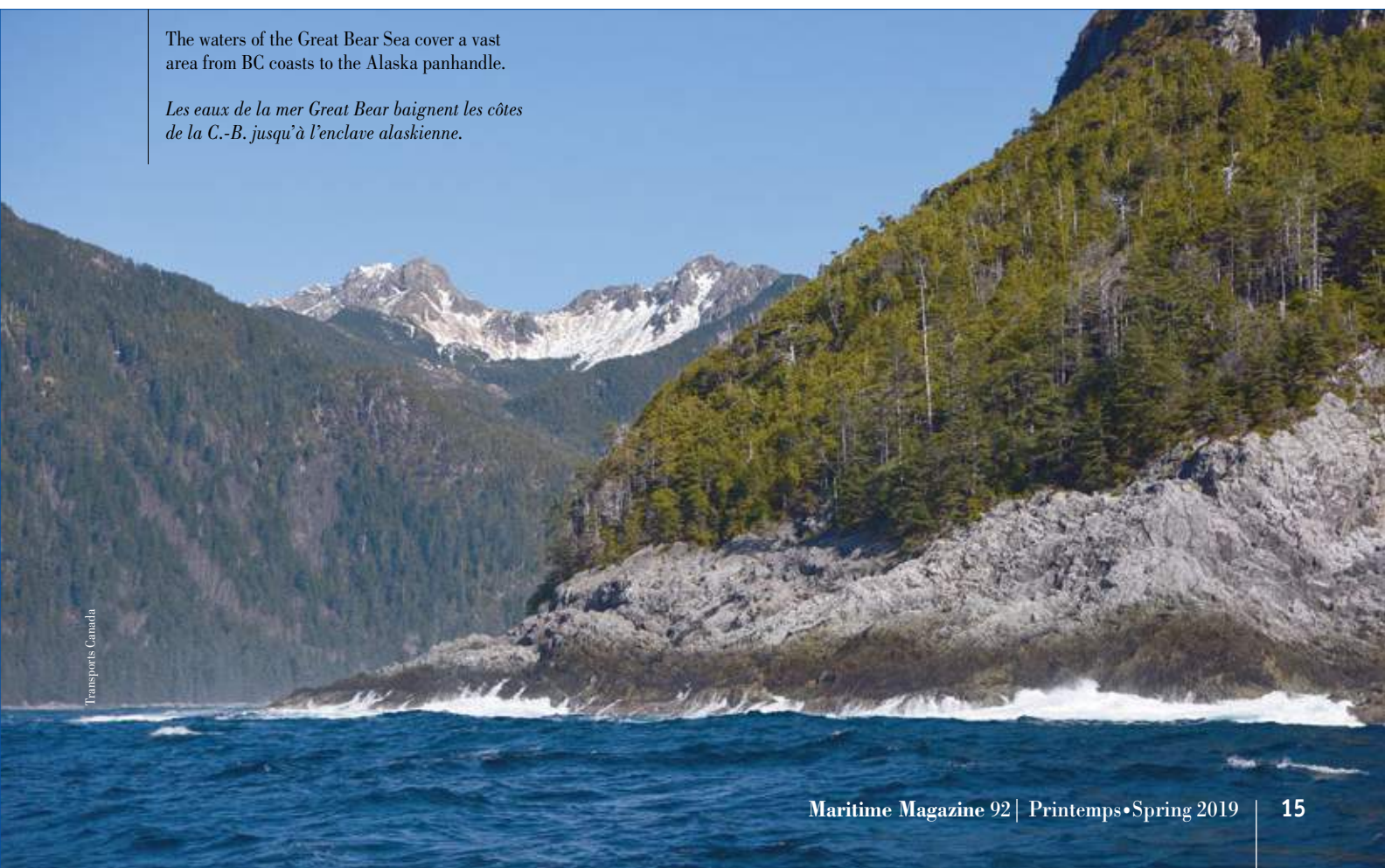
La mer Great Bear abrite l'un des écosystèmes marins les plus diversifiés du monde. Ses eaux, qui nourrissent les collectivités autochtones depuis 10 000 ans, baignent l'archipel Haida Gwaii ainsi que les côtes centrales et septentrionales de la Colombie-Britannique depuis la bordure sud de l'enclave alaskienne jusqu'à l'extrémité nord de l'île de Vancouver. De nos jours, la biorégion est assujettie à un tissu complexe de mesures de gestion et de planification collaboratives qui engagent les Premières Nations dans le cadre de programmes des gouvernements de la Colombie-Britannique et du Canada. Ces eaux sont aussi toutefois des couloirs commerciaux pour les lignes maritimes internationales et il faut désormais se demander s'il ne serait pas préférable pour tous que la région soit gérée sous le régime du programme des aires marines particulièrement sensibles de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Protecting the Great Bear Sea ecosystem

The Great Bear Sea is one of the world's most diverse marine ecosystems. Stretching along British Columbia's north and central coast from the southern edge of the Alaska panhandle, past the archipelago of Haida Gwaii, to the northern end of Vancouver Island, it has sustained coastal Indigenous communities for 10,000 years. Today, the bioregion is subject to a complex web of collaborative planning and management initiatives engaging First Nations under programs of the governments of British Columbia and Canada. However, the waters are also trade lanes for international shipping lines, and the question has now been raised: Would it be better for all concerned if the region were managed under the International Maritime Organization's Particularly Sensitive Sea Areas program?

The waters of the Great Bear Sea cover a vast area from BC coasts to the Alaska panhandle.

Les eaux de la mer Great Bear baignent les côtes de la C.-B. jusqu'à l'enclave alaskienne.



Robert Lewis-Manning urges
greater integration of coastal
protection programs.

*Robert Lewis-Manning réclame
une meilleure intégration des
programmes de protection côtiers.*

DR



Depuis le milieu des années 2000, le plan de la Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique (ZGICNP) est appliqué avec plus ou moins de constance et de conviction par Ottawa pour la réalisation d'objectifs stratégiques de haut niveau. Très récemment, en 2017, le gouvernement libéral actuel a établi une entente fédérale-provinciale-Premières Nations après des années de régime minceur sous le précédent gouvernement conservateur. Pendant la période de désengagement fédéral, la Colombie-Britannique a entrepris de faciliter la collaboration – souvent cacophonique – entre les Premières Nations et de coordonner le travail minutieux accompli par les communautés locales sur les aires marines environnementalement sensibles, ce qui a conduit au Partenariat de planification marine pour la côte nord du Pacifique (MaPP) que la Colombie-Britannique et 17 Premières Nations ont signé en 2015.

L'an dernier, Ottawa a ajouté une nouvelle couche au train de programmes, l'Accord-cadre de réconciliation pour la gestion et la protection des océans à l'échelle bio-régionale, lequel englobait quatre ministères fédéraux et 14 Premières Nations – avec toutefois un alignement différent des 17 nations du MaPP. «C'est hautement politique», soutient l'administrateur d'une Première Nation qui a demandé à demeurer anonyme.

La situation préoccupe aussi la marine marchande internationale. «C'est une période à haut risque pour le secteur, car il nous est difficile d'entrevoir des résultats positifs que nous pourrions appuyer», a déclaré le président de la Chamber of Shipping de Vancouver, Robert Lewis-Manning. Celui-ci anticipe une multitude de changements législatifs susceptibles de générer de l'incertitude, voire de l'acrimonie, dans l'industrie.

«L'une des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada visait à confier aux provinces et aux Premières Nations la responsabilité de certains aspects de son application – tout semble indiquer que le gouver-

Since the mid-2000s, the Pacific North Coast Integrated Management Area (PNCIMA) plan has been an on-and-off and on-again federal commitment to high-level strategic goals. Most recently, the current Liberal government established a federal-provincial-First Nations agreement in 2017 after it was scaled back by the predecessor Conservative government. During the federal lacuna, British Columbia undertook facilitating the often-discordant collaboration among First Nations and coordinated the detailed work by local communities on environmentally sensitive marine areas, leading to the Marine Plan Partnership for the Pacific North Coast (MaPP) signed by British Columbia and 17 First Nations in 2015.

Last year, the federal government introduced yet another layer to the programming, the Reconciliation Framework Agreement for Bioregional Management and Protection, consisting of four federal ministries and 14 First Nations – although not with the same alignment as the earlier 17 nations in MaPP. "It's a highly political process," as put by one First Nation administrator who wished to remain anonymous.

It is also concerning to the international shipping industry. "It's a high-risk period for the sector in our ability to both understand and be supportive of positive outcomes," said Robert Lewis-Manning, president of Chamber of Shipping headquartered in Vancouver. Mr. Lewis-Manning sees a multitude of legislative changes likely to create uncertainty, even acrimony, within the industry.

"One of the amendments to the Canada Shipping Act was to devolve responsibility for aspects of the Act to provinces and First Nations – all the signals are there that the government is pushing in that direction – and I don't think that as a sector we have a clear understanding of where the government is

nement s'oriente dans cette direction – et je ne crois pas que notre industrie comprenne bien vers quoi se dirige le gouvernement en matière de contrôle juridictionnel», a récemment déclaré en entrevue M. Lewis-Manning. «Il y a clairement des signaux très forts qui pointent vers la cogestion, ce qui serait un énorme changement.»

La Chambre se préoccupe tout particulièrement de deux nouveaux programmes mis en œuvre indépendamment. L'Initiative de gestion proactive des navires qui touche les questions de trafic maritime comme le routage et le contrôle de la vitesse a récemment été lancée par Transports Canada sur la côte nord de la Colombie-Britannique sous forme de projet-pilote, en partenariat avec les Premières Nations. Par ailleurs, le Canada, la C.-B. et les Premières Nations partenaires collaborent aussi pour développer un réseau d'aires marines protégées dans la même région. «Il faut que ces deux programmes soient intégrés, a déclaré M. Lewis Manning. Quand on parle de risques, on parle aussi de la protection des côtes, parce que le transport maritime a des répercussions sur les écosystèmes de la région.»

Le rôle de l'OMI

M. Lewis Manning considère aussi la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, actuellement devant le Sénat, comme un frein à la collaboration. «Il y a sur la côte Nord de la Colombie-Britannique plusieurs Premières Nations qui ont des capacités de planification spatiale marine très évoluées – elles connaissent vraiment très bien les eaux, elles comprennent bien le trafic maritime et elles veulent collaborer avec le Canada, la Colombie-Britannique et les milieux du transport maritime pour améliorer la situation», a-t-il expliqué. Après l'entrée en vigueur de la Loi sur le moratoire toutefois, «le gouvernement va faire des changements sans véritablement trouver la synergie qui aurait été possible entre différents intervenants qui ont tous les mêmes préoccupations mais selon des points de vue différents».

Lors d'une allocution prononcée devant un comité du Sénat en février dernier, M. Lewis Manning a recommandé que la mer Great Bear soit désignée aire marine particulièrement sensible sous l'égide de l'Organisation maritime internationale. En effet, celle-ci a un train de mesures éprouvées pour protéger et gérer de telles zones. Cela paraît être une solution très raisonnable pour obtenir une approche véritablement holistique pour tous les partenaires. «Le grand avantage, a-t-il déclaré au cours de l'audience du Sénat, c'est la reconnaissance internationale; le transport maritime appréhende la question de façon globale et cela peut constituer un cadre pour relier toutes les mesures déjà mises en œuvre sur la côte Nord, mais sans intégration. Je pense que cela aiderait l'industrie à trouver une voie de passage pour réunir cette multitude de programmes et simplifier les choses.» **M**

headed with jurisdictional control,” he said in a recent interview. “There are clearly signals about co-management that are very strong, so that’s a big change.”

The Chamber is particularly concerned about two new programs operating independently of each other. Proactive Vessel Management, an initiative addressing marine traffic issues such as routing and speed control, was launched as a pilot project recently by Transport Canada in partnership with First Nations on B.C.'s north coast. As well, Canada, B.C. and partner First Nations are working together to develop a network of marine protected areas in the same region. “The programs need to be integrated,” said Mr. Lewis-Manning. “When you are talking about risk, you are also talking about protecting the coast, because the impact of shipping does affect the ecology of the area.”

The Chamber is particularly concerned about two new programs operating independently of each other.

La Chambre se préoccupe tout particulièrement de nouveaux programmes mis en œuvre indépendamment.

The IMO oversight option

He also sees the Oil Tanker Moratorium Act, now before the Senate, as an impediment to the collaborative process. “There are many First Nations on the North Coast of BC that have very sophisticated marine spatial planning capabilities – they actually understand the waters very well, and they understand marine traffic well, and they want to engage with Canada, British Columbia and the marine transportation sector on how to improve it,” he said. However, with the Moratorium Act in place, “the government will implement change without really finding the synergy that could have happened between all those various stakeholders that care about the coast from different perspectives.”

Speaking before a Senate Committee this past February, Mr. Lewis-Manning recommended that the Great Bear Sea be designated a Particularly Sensitive Sea Area under the auspices of the International Maritime Organization, which has a proven suite of measures to protect and manage it. To develop a truly holistic approach for all stakeholders, it seems like eminently sensible approach. “The great thing about it,” he told the Senate hearing, “is that it’s internationally recognized; marine transportation understands it globally, and it can be a framework to connect all those pieces that we’re already doing on the North Coast, but that we’re not integrating. I think that would help the industry find a pathway and join those networks of programs in a way that would simplify everything.” **M**

WE KEEP MOVING YOU

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

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



Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**



Bruce Barnard

Tendances haussières au port d'Anvers

Le Port d'Anvers demeure optimiste quant à son avenir, l'accroissement de la capacité en conteneurs constituant l'un de ses principaux objectifs, malgré les prévisions de ralentissement des échanges mondiaux et de la faiblesse de l'économie européenne dans les mois à venir.

Premier port partenaire avec le Canada pour le commerce maritime européen, le port belge a enregistré sa sixième année record consécutive en 2018, tous les types de fret ayant augmenté pour un trafic totalisant 235,2 millions de tonnes, contre 223,7 millions de tonnes l'année précédente.

La vedette reste le secteur des conteneurs, avec une activité en hausse de 6,2 % à 11,1 millions d'EVP, alors que

Bullish trends at Port of Antwerp

The port of Antwerp remains bullish about its future, with expanded container capacity one of its prime goals despite forecasts of slowing global trade and a weakening European economy in the months ahead.

Canada's leading European maritime trade partner, the Belgian port posted its sixth consecutive record year in 2018 with all types of cargo increasing as total traffic hit 235.2 million tonnes, up from 223.7 million tonnes in the previous year.

The star performer remains the container sector which saw traffic jump 6.2 percent year-on-year to 11.1 million TEU as all trades boosted shipments ex-



The Port of Antwerp has been significantly expanding container capacity and its already prominent chemical sector.

Le Port d'Anvers accroît sa capacité de manutention de conteneurs et développe son secteur chimique déjà important.

tous les trafics ont stimulé les expéditions, à l'exception des importations en provenance du Moyen-Orient et d'Amérique latine qui ont connu de légères baisses.

Anvers a consolidé sa position de deuxième plus grande plateforme de conteneurs en Europe, atteignant un record de 14,5 millions d'EVP, dépassant même Rotterdam sur le plan de la croissance, qui occupe la première place, avec une augmentation du trafic de seulement 5,7 %.

Pour le moment, la principale préoccupation d'Anvers concerne l'impact engendré par le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 29 mars, et les conséquences de ce départ sur les ports considérés comme principales «victimes». Le Royaume-Uni est son troisième partenaire commercial maritime après les États-Unis et la Russie, avec quinze millions de tonnes de fret par an.

Alors qu'Anvers doit compter sur les politiciens de Bruxelles et de Londres pour régler le Brexit, l'avenir de son secteur clé des conteneurs est entre ses mains, compte tenu du fait que l'expansion de son trafic pourrait ralentir si elle ne s'attaque pas au problème accru de sa capacité.

Le port intérieur a déjà dépassé la capacité des terminaux situés en aval de ses écluses, a souligné Jacques Vandermeiren, PDG de l'autorité portuaire d'Anvers. «Nous continuons donc d'insister sur le besoin urgent de créer de la capacité supplémentaire en bas des écluses. Le Port d'Anvers se porte très bien, ce qui est une bonne nouvelle pour l'économie [belge]. Mais il est également très important de maintenir cet élan et de renforcer les capacités nécessaires dans les meilleurs délais. Le port du futur doit avoir une capacité suffisante, être accessible, durable, intelligent et sécurisé pour demeurer attractif pour les investisseurs.»

Si Anvers craint la surcapacité, il est rassurant de constater que la menace exercée sur sa position dans l'échiquier des conteneurs européens de la part de Hambourg, qu'elle avait évincée de la deuxième place il y a quelques années, semble s'être atténuée. Aussi, on estime que le dragage de l'Elbe, destiné à permettre au port intérieur allemand de traiter des porte-conteneurs de plus en plus grands, qui se concrétisera finalement après des années de batailles juridiques, pourrait arriver trop tard.

Le lancement régulier de méganavires de plus de 20 000 EVP continue de déplacer le trafic d'Hambourg – et de Bremerhaven – vers Anvers et Rotterdam, ainsi que du seul port en eau profonde de Wilhelmshaven en Allemagne. Le trafic de conteneurs à Hambourg a diminué pour la deuxième année consécutive en 2018 d'environ 1 % à 8,73 millions d'EVP, et de 10 % environ depuis 2014, année où il a traité 9,7 millions d'EVP, devant 8,96 millions d'EVP pour Anvers.

Le statut de conteneurs d'Anvers a été renforcé à la fin de 2018 par une décision de la Commission européenne, établissant que l'accord conclu entre l'autorité portuaire appartenant à la ville et deux exploitants de terminaux, DP World, basé à Dubaï, et PSA de Singapour,

cept imports from the Middle East and Latin America which saw "slight" declines.

Antwerp consolidated its position as Europe's second largest container hub and managed to outperform top ranked Rotterdam which grew traffic by a "slower" 5.7 percent to a record 14.5 million TEU.

For the moment Antwerp's key concern is the unknown impact of Brexit, the departure of the UK, its third largest maritime trading partner after the US and Russia with fifteen million tonnes of cargo a year, from the European Union on March 29 with ports seen as one of the main "victims".

While Antwerp has to rely on politicians in Brussels and London to sort out Brexit, the future of its key container sector is in its own hands amid concerns its traffic growth could slow unless it tackles the growing capacity issue.

The inland port has already exceeded capacity in the terminals below its locks, Jacques Vandermeiren, CEO of Antwerp Port Authority, has stressed. "We therefore continue to insist that additional capacity below the locks is urgently required. The port of Antwerp is doing very well, which is good news for the [Belgian] economy. But it is also very important to keep up this impetus and to build the necessary capacity as soon as possible. The port of the future must have enough capacity and be accessible, sustainable, smart and secure to remain attractive for investors." While Antwerp frets over capacity, it can take comfort from the fact the threat to its position in the European container table from Hamburg, which it ousted from second place a few years ago, seems to be receding. There are suggestions that the dredging of the river Elbe, to enable the inland German port to handle increasingly larger container vessels, which is finally going ahead after years of legal battles, may be too late.

The steady launch of 20,000 TEU-plus mega ships continues to shift traffic from Hamburg – and neighbouring Bremerhaven – to Antwerp and Rotterdam as well as Germany's only deep-water port of Wilhelmshaven. Hamburg's container traffic slipped for the second year running in 2018, declining by around one percent to 8.73 million TEU and down some ten percent since 2014 when it handled 9.7 million TEU, ahead of Antwerp at 8.96 million TEU.

Antwerp's container status got a further boost in late 2018 when the European Commission ruled that the deal struck between the city-owned port authority and two terminal operators, Dubai-based DP World and Singapore's PSA, did not break EU state aid regulations. The port authority's adjustment of concessions with the two companies was justified because of the global economic crisis and because the operators were still in a start up phase and were key customers of the port, the Commission concluded after a two year probe triggered by a complaint by

n'enfreignait pas la réglementation de l'UE sur les aides d'État. L'adaptation des concessions de l'autorité portuaire avec les deux sociétés était justifiée par la crise économique mondiale et par le fait que les opérateurs en étaient encore à la phase de démarrage et qu'ils étaient des clients clés du port, a conclu la Commission après une enquête de deux ans déclenchée par une plainte d'un opérateur d'un terminal rival. Le port avait agi de la même manière qu'un opérateur privé, selon Bruxelles.

Alors que les conteneurs dominent l'actualité portuaire, en particulier dans le contexte Le Havre-Hambourg, les perspectives haussières d'Anvers sont également motivées par d'autres secteurs moins visibles qui attirent des investissements importants. Cela s'est vu confirmé plus tôt cette année lorsque Ineos, du Royaume-Uni, l'une des plus grandes entreprises de produits chimiques du monde, a choisi le port belge comme emplacement d'un projet de trois milliards d'euros (4,5 milliards de dollars canadiens).

Projet mégachimique

La construction d'une usine de déshydrogénisation du propane et d'une unité de craquage d'éthane, qui devraient être opérationnelles d'ici 2024, est l'un des plus grands projets chimiques en Europe depuis les vingt dernières années, renforçant la position d'Anvers comme plus grande grappe chimique du continent.

Le «méga accord» Ineos a porté à plus de cinq milliards d'euros les nouveaux investissements à Anvers au cours de l'année écoulée. «Cela contribuera sans aucun doute à assurer la présence de l'industrie ici à Anvers et apportera une contribution essentielle à la création d'un avenir durable pour notre port et l'économie belge», a déclaré Jacques Vandermeiren.

Voilà pourquoi Anvers reste optimiste même dans le contexte de perspectives de commerce mondial de plus en plus baissières: les exportations chinoises ont plongé de 20,7 % en février, soit la plus forte baisse annuelle en trois ans, en raison de la faiblesse de l'économie et des échanges commerciaux avec les États-Unis. Les expéditions sud-coréennes ont diminué pour le troisième mois consécutif en février, tandis qu'en janvier, les exportations du Japon ont subi la plus forte baisse en deux ans.

La bonne nouvelle demeure que le commerce de la Chine avec l'UE a encore le vent dans les voiles: ses exportations ont augmenté de 14,9 % en février, et les importations de 6,1 %. C'est également pour cette raison que le Port d'Anvers se concentre sur l'augmentation de sa capacité en conteneurs. **M**

a rival terminal operator. The port had acted in the same way as a private operator, according to Brussels.

While containers dominate port news, particularly across the Le Havre-Hamburg range, Antwerp's bullish outlook is also driven by other, lower profile sectors which attract significant investments. This was highlighted earlier this year when the UK's Ineos, one of the world's largest chemical companies, chose the Belgian port as the location for a three billion euros [C\$4.5 billion] project.

Mega chemical project

The construction of a propane dehydrogenisation plant and an ethane cracker unit which are expected to be operational by 2024, is one of the biggest chemical projects in Europe in the past twenty years and has re-enforced Antwerp's position as the continent's largest chemical cluster.

The Ineos mega deal boosted the new capital investment in Antwerp over the past year to more than five billion euros. "This will undoubtedly help to secure the presence of industry here in Antwerp, and will make an essential contribution towards creating a sustainable future for our port and the Belgian economy," according to Jacques Vandermeiren.

That's why Antwerp remains bullish even amid an increasingly bearish outlook for global trade – China's exports plunged 20.7 percent in February, the steepest year-on-year decline in three years, due to a weakening economy and the trade row with the US. South Korean shipments slipped for the third consecutive month in February and Japan's exports suffered the biggest fall in two years in January.

The good news is that China's trade with the EU is still on a roll, with its exports up 14.9 percent in February and imports 6.1 percent higher. And that's another reason for Antwerp to focus on boosting its container capacity. **M**



NAVTECH^{INC.}

NAVAL

ARCHITECTURE

NAVALE

105, Côte de la Montagne, bur. 701
Québec, QC G1K 4E4
Canada

tél. 418 694.0534
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca

1 877 694.0543
info@navtech.ca

IMO NEWS

The magazine of the International Maritime Organization

FREE MONTHLY MAGAZINE

keeping readers up-to-date with
the activities of the organization



Including links
to important
IMO documents

SUBSCRIBE TODAY AT

www.imo.org/NewsMagSubscription

For advertising information, go to www.imo.org/mediakit
or email advertising@imo.org



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



Carroll McCormick*



Rôle régional important de la Société Makivik

En place depuis 41 ans, Makivik exerce un vaste mandat qui comprend la promotion de la croissance économique, la santé, le bien-être et l'éducation, en aidant à la création d'entreprises gérées par les Inuits au Nunavik – nom du tiers-nord du Québec.

L'autodétermination est une autre des préoccupations de Makivik. Charlie Watt, s'exprimant l'année dernière après sa réélection à la présidence de la Société, a déclaré: «Makivik se concentrera sur des questions étroitement liées aux droits des peuples autochtones, notamment le droit à l'autodétermination.»

Depuis des décennies, M. Watt reste en effet étroitement associé à l'évolution de Makivik, dont il a également été président à la fin des années 1980 et au début des années 1990.

Makivik Corporation's extensive regional role

Now in its 41st year, Makivik exercises a broad mandate that includes the promotion of economic growth, health, welfare, and education, assisting in the creation of Inuit-operated businesses in Nunavik - the name for the northern third of Quebec.

Self-determination is another of Makivik's concerns. Charlie Watt, speaking last year after his re-election as President of Makivik, stated: "Makivik will focus on issues strongly related to our Indigenous rights, including the right to self-determination."

Indeed, Mr. Watt has for decades been closely involved with the evolution of Makivik, having also served as its President in the late 1980s and early 1990s.

Makivik is a unique Canadian institution. "Not only does it have a mandate to represent the political inter-



The MV AVATAQ, part of the NEAS multi-purpose fleet serving northern communities.

L'AVATAQ fait partie de la flotte polyvalente de NEAS qui dessert les collectivités du Nord.

Makivik est une institution canadienne unique. «Non seulement elle a pour mission de représenter les intérêts politiques des Inuits du Nunavik, mais il lui incombe également d'investir les indemnités reçues de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois de 1975 (CBJNQ)», explique William Tagoona, directeur des communications de la société.

La CBJNQ, signée par les gouvernements du Canada et du Québec et par les Cris et les Inuits du Québec en 1975, représente le premier accord important entre la Couronne et les peuples autochtones au Canada depuis le début du XX^e siècle, selon *L'Encyclopédie canadienne*.

C'est la Northern Québec Inuit Association (NQIA) qui a négocié l'échange en vertu de certains droits et territoires pour lesquels les Cris et les Inuits ont reçu une compensation financière, et un contrôle local sur des domaines tels que la gouvernance, l'éducation, la santé et l'environnement.

La NQIA est devenue la Société Makivik en 1978, créée pour gérer les fonds du patrimoine des Inuits du Nunavik, une région six fois plus grande que le Nouveau-Brunswick.

La connexion Groupe NEAS

Tout ce qui pourrait toucher les intérêts de la population du Nunavik est susceptible d'attirer l'attention de Makivik, le transport, par exemple: elle est l'un des deux propriétaires de la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), qui dessert les eaux estivales vers une cinquantaine de destinations au Labrador, au Nunavik et au Nunavut. Même le Groenland figure sur sa carte de livraison.

Dans le but de renforcer le transport aérien, Makivik a signé en septembre dernier un accord sur la fusion de First Air, qu'elle possède avec Canadian North, une compagnie aérienne appartenant au groupe de sociétés Inuvialuit.

Makivik gère le programme de subventions à l'essence, qui permet aux bénéficiaires de la CBJNQ de réduire de 40 % le coût de ce carburant.

Par ailleurs, la division construction de Makivik indique avoir construit 1 638 logements depuis 2000, dont 212 pendant la saison de construction 2017-2018.

Les activités de Makivik l'année dernière ont également consisté à faire pression sur Québec pour fermer l'accès, à compter du 1^{er} février 2018, à la chasse sportive du troupeau grandement réduit de caribous de la rivière Leaf. Elle appuyait aussi la décision de créer une chambre de commerce du Nunavik dans le but de «promouvoir et sensibiliser davantage aux besoins des entreprises inuites du Nunavik et au développement économique de notre région».

Avec 350 000 \$ de la Société du Plan Nord du Québec, Makivik a fait l'acquisition d'une serre hydroponique construite par The Growcer, d'Ottawa. Construite pour fonc-



Makivik President Charlie Watt has been a key player in advancing Arctic development.

Le président de Makivik, Charlie Watt, est un acteur clé du développement de l'Arctique.

ests of the Nunavik Inuit, it also has the responsibility to invest the compensation money it received from the 1975 James Bay and Northern Quebec Agreement [JBNQA]," explains William Tagoona, Communications Director, Makivik Corporation.

Its origins lie in the JBNQA, signed by the governments of Canada and Quebec and the Cree and Inuit in Quebec in 1975. It was the first major agreement between the Crown and Indigenous people in Canada since the early 20th Century, according to the *Canadian Encyclopedia*.

The Northern Quebec Inuit Association (NQIA) negotiated this exchange of certain rights and territory, for which the Cree and Inuit received financial compensation and local control over

things such as government, education, health, and the environment.

NQIA became Makivik Corporation in 1978, created to manage the heritage funds of the Inuit of Nunavik, a region six times the size of New Brunswick.

The NEAS Group Connection

Anything that could affect the interests of the people of Nunavik might draw Makivik's attention. Take transportation, for example. Makivik is one of two joint owners of Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) Group which plies the summer waters to some 50 destinations in Labrador, Nunavik and Nunavut. Even Greenland is on its delivery map.

With the goal of strengthening air transport, Makivik signed an agreement last September to merge First Air, which it owns, with Canadian North, an airline owned by the Inuvialuit Corporate Group.

Makivik operates the Gasoline Subsidy Program, money from which gives beneficiaries of the JBNQA a 40-cent reduction in the cost of gasoline. Makivik's Construction Division reports having built 1,638 housing units since 2000, including 212 during the 2017-2018 construction season.

Makivik's activities last year also include helping pressure Quebec to close, effective February 1, 2018, the sport hunt of the greatly diminished Leaf River Caribou Herd. It supported a decision to create a Nunavik Chamber of Commerce, to "further promote and increase awareness of the needs of Nunavik Inuit Enterprise and in economic development of our region."

With \$350,000 from la Société du Plan Nord of Québec, Makivik acquired a hydroponic greenhouse, built by Ottawa-based The Growcer. Built to operate in a high-cube shipping container, a NEAS ship delivered it last September to Kuujuaq, a community of some

tionner dans un conteneur maritime à haut volume, la serre a été livrée à Kuujuaq, une communauté d'environ 2 700 habitants située en amont de la rive sud de la baie d'Ungava. Cette serre à haute technologie permet, pour la première fois, la culture de fruits et de légumes sur le plan commercial au Nunavik.

En matière de souveraineté, Makivik a notamment participé à l'Assemblée générale historique du Inuit Circumpolar Council (ICC) à Utqiaġvik, en Alaska, en juillet dernier. L'ICC représente 160 000 Inuits de la Russie au Groenland pour protéger et promouvoir leur mode de vie. Une déclaration sur la souveraineté dans l'Arctique, préparée lors d'une réunion de toutes les organisations au Nunavik, tenue à Kuujuaq du 23 au 25 mai 2018, a mandaté Makivik «pour négocier avec le Canada et le Québec afin d'établir un gouvernement autochtone fondé sur les valeurs, l'identité, la culture et les langues inuites», de même qu'à procéder à un examen de la CBJNQ.

M. Tagoon a déclaré: «Le premier ministre a lancé un appel en faveur de l'autonomie gouvernementale. Depuis la Convention de la Baie-James, les Inuits du Nunavik n'ont pas conclu d'accord sur la question de l'autodétermination. Makivik espère ouvrir des négociations avec le gouvernement fédéral cette année.» **M**

* Carroll McCormick est un journaliste canadien chevronné qui écrit sur le développement des transports et des affaires commerciales depuis plus de 25 ans.

2,700 people, located up-river off the southern shore of Ungava Bay. This high-tech greenhouse makes possible, for the first time, the growing of fruit and vegetables on a commercial level in Nunavik.

On matters of sovereignty, Makivik notably attended the Inuit Circumpolar Council (ICC) Historic General Assembly in Utqiaġvik, Alaska last July. The ICC represents 160,000 Inuit from Russia to Greenland to protect and promote their way of life. A Declaration on Arctic Sovereignty prepared at a Nunavik "All Organizations Meeting" held in Kuujuaq May 23-25, 2018 mandated Makivik "to negotiate with Canada and Quebec in order to establish a form of Indigenous Government based on Inuit values, identity, culture and language" and to carry out a review of the JBNQA.

Mr. Tagoon observes, "The Prime Minister has a call for self-government submissions. Since the James Bay Agreement, Inuit of Nunavik have not had an agreement with the issue of self-determination. Makivik hopes to open negotiations with the Federal Government this year." **M**

* Carroll McCormick is a veteran Canadian journalist who has been writing about transportation and business developments for over 25 years.

From Products to a Smart Marine Ecosystem



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

Rising wind power shipments driving project cargo market

Augmentation des cargaisons spéciales due à la prolifération des projets éoliens

A Desgagnés vessel loads up at Bécancour with supplies destined for Arctic communities.

Un navire de Desgagnés charge à Bécancour une cargaison destinée aux collectivités arctiques.

Leo Ryan

Les cargaisons destinées à des projets particuliers ont augmenté à l'échelle mondiale et cette tendance s'est aussi accélérée au Canada. Les grands bénéficiaires ont été les transporteurs maritimes et terrestres de colis lourds et de chargements exceptionnels. En revanche, le marasme qui frappe le marché mondial du pétrole a des effets négatifs sur les expéditions d'équipements miniers et autres, notamment vers le secteur des sables bitumineux albertains en difficulté. Des problèmes de capacité de pipeline ont également limité les expéditions à l'exportation.

Selon le rapport récemment publié d'un groupe de réflexion, des milliards de dollars de dépenses prévues pour

The global project cargo market has seen a surge in shipments of wind power components, a trend that has also gathered momentum in Canada. Heavy haul and dimensional carriers on both water and land are major beneficiaries. On the other hand, negative world oil market patterns have taken their toll on mining and other equipment shipped notably to Alberta's struggling oilsands sector. Pipeline capacity issues have also constrained export shipments.

A recently-released think-tank report shows billions of dollars in planned spending on resource projects in Canada has rapidly evaporated, and a further drop



Groupe Desgagnés



des projets d'exploitation des ressources au Canada se sont rapidement évaporés et on doit s'attendre à ce que la chute s'accroisse à moins de modifications substantielles à la révision réglementaire prévue par Ottawa.

Selon l'Institut CD Howe, la valeur des investissements dans de grands projets énergétiques, miniers et forestiers a chuté de 100 G\$ CA entre 2017 et 2018, l'équivalent de l'élimination de 4,5 % du PIB du Canada. Le rapport est intitulé avec à-propos: «A crisis of Our Own Making» (Une crise dont nous sommes responsables).

Parmi les projets annulés, on remarque le pipeline Énergie Est de TransCanada, le projet de GNL Aurora de

should be expected unless there are substantial amendments to the federal government's planned regulatory overhaul.

The C.D. Howe Institute indicated that the investment value of major energy, mining and forestry projects plunged C\$100 billion between 2017 and 2018 – equivalent to erasing 4.5% from Canada's GDP. The report is aptly titled: "A crisis of Our Own Making."

Among the projects that have been cancelled are TransCanada Corp.'s Energy East Pipeline CNOOC Ltd.'s Aurora LNG and Petronas Bhd's C\$36 billion Pacific Northwest LNG project. For the first time, Canada has



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





*Fednav's **Federal Kivalina** entering a St. Lawrence Seaway lock with cargo of beer vats on deck.*

Le **Federal Kivalina** de Fednav entre dans une écluse de la Voie maritime du Saint-Laurent avec une cargaison de cuves à bière en pontée.

CNOCC et le projet méthanier Pacific Northwest de 36 G\$ CA de Petronas. Pour la première fois, le Canada ne fait plus partie des 10 meilleures destinations du monde pour les projets énergétiques.

Les investissements prévus dans le secteur canadien des ressources ont continué de baisser alors qu'ils reprenaient dans les pays rivaux après un déclin prolongé du prix des produits de base.

«Les investissements dans l'exploitation pétrolière et gazière ont augmenté aux États-Unis et ailleurs dans le monde tandis qu'ils continuaient de diminuer au Canada, indiquent les auteurs du rapport. Dans le secteur minier, les investissements prévus étaient en baisse dans le monde, mais la baisse était encore plus marquée au Canada.»

Les longs délais réglementaires sont cités comme un frein majeur. L'étude a montré qu'il fallait parfois jusqu'à 15 ans pour faire approuver une mine au Canada, contre six ans en Australie. Et l'agrément d'un pipeline exigeait parfois jusqu'à 11 ans au Canada contre deux ans en Australie et cinq ans aux États-Unis.

Selon un transitaire canadien proche de l'industrie énergétique, il ne se passe actuellement pas grand-chose dans le secteur des sables bitumineux. «Mais au moins, on nous pose des questions concernant le grand projet de Kitimat», une référence au projet de 40 G\$ de LNG Canada dans le nord de la Colombie-Britannique qui est entré dans la phase d'ingénierie de conception.

Dans le secteur éolien, la croissance est demeurée forte et stable au Canada en 2018, rapporte l'Association canadienne de l'énergie éolienne. La capacité installée atteignait 12 816

dropped out of the ten top energy destinations in the world.

The declines in planned investment in the Canadian resource sector have continued even as investments in competing jurisdictions have rebounded following a long decline in commodity prices.

“U.S. and global investment in oil and gas has rebounded while in Canada it has continued to plunge,” said the report, adding: “Global planned investment in mining has dropped but it has dropped even further in Canada.”

Extensive regulatory delays are cited as a significant issue. The study showed that it can take up to 15 years to get a mine approved in Canada, compared with six years in Australia. And it can take up to 11 years for pipeline approvals in Canada versus two years in Australia and five years in the United States.

A Canadian project forwarder close to the energy industry suggests there is little present action on oil sands projects. “But at least, we are getting inquiries on the big Kitimat project” – a reference to the \$40 billion LNG Canada project in northern B.C that has entered an engineering and design phase.

On the wind power front, Canada in 2018 continued a trend of strong and stable growth, reports the Canadian Wind Energy Association. It finished the year with 12,816 megawatts of capacity, enough to power some 3.3 million homes or 6% of electricity demand. The year saw the completion of six pro-

MW à la fin de l'année, soit assez pour alimenter 3,3 millions de foyers ou fournir 6 % de la demande d'électricité. Six projets ajoutant 566 MW de nouvelle capacité avaient été achevés pendant l'année. L'Ontario et le Québec totalisent près de 9 000 MW.

Le Canada possède le neuvième plus grand parc de production d'énergie éolienne du monde avec ses 300 centrales en service d'un océan à l'autre, y compris dans deux des trois territoires.

Perspectives positives pour la Voie maritime du Saint-Laurent

Questionné par le *Maritime Magazine*, le directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Bruce Hodgson, s'est dit optimiste. «Les cargaisons spéciales sont importantes pour l'Autoroute H2O. Le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs livre une vigoureuse concurrence à d'autres ports comme ceux du golfe du Mexique et de la côte est des États-Unis. Nos ports, transporteurs et intervenants partenaires de la chaîne d'approvisionnement unissent leurs efforts pour assurer une livraison ordonnée. C'est un travail d'équipe!»

«Nous manutentionnons une grande variété de marchandises, depuis les turbines et pales d'éoliennes jusqu'aux modules destinés aux sables bitumineux de l'Ouest canadien. Le volume de 400 000 tm de cargaisons spéciales acheminé par l'Autoroute H2O pendant la saison 2018-2019 était comparable à l'année précédente. Ces marchandises étaient destinées à plusieurs ports, dont Toledo, Cleveland, Thunder Bay, Duluth et Detroit. Des pales d'éolienne fabriquées localement ont aussi été exportées de Duluth vers l'Europe.»

M. Hodgson prévoit que l'année sera bonne: les cargaisons de matériel éolien devraient augmenter et plusieurs projets d'infrastructure sont annoncés. «Nous allons poursuivre nos campagnes vigoureuses de vente et de promotion dans le marché des cargaisons spéciales ou exceptionnelles afin que les transporteurs actuels et nouveaux soient conscients de la commodité de notre réseau. Avec nos partenaires des ports, nous allons maintenir le contact avec les expéditeurs et les propriétaires des cargaisons pour leur faire connaître les avantages de l'Autoroute H2O.»

Le PDG du Port de Thunder Bay situé à l'extrémité du lac Supérieur qui a récemment développé son secteur des cargaisons spéciales et exceptionnelles, Tim Heney, est tout aussi optimiste. Il s'attend en 2019 à une autre bonne saison pour le trafic de cargaisons spéciales et de marchandises diverses au terminal Keefer.

«La saison a commencé, a déclaré M. Heney, par un retour des cargaisons d'acier et de rails destinées à l'Ouest canadien. Les expéditions d'acier continuent d'augmenter et de se diversifier (poutres, rails et tuyaux) et nous entrevoyons aussi des expéditions de bobines cette saison. Les turbines éoliennes, les transformateurs électriques et les appareils à pression sont aussi des cargaisons régulières.» Il a souligné l'importance de la construction d'une nouvelle gare de triage et d'un entrepôt chauffé en partenariat avec le Fonds national des corridors commerciaux et le

jects that added 566 MW of new installed capacity, with Ontario and Quebec accounting for nearly 9,000 MW.

Canada is home to the world's ninth largest wind generating fleet. And there are 300 wind farms operating from coast to coast, including projects in two of the three northern territories.

Positive outlook on St. Lawrence Seaway

Responding to questions from *Maritime Magazine*, Bruce Hodgson, Director of Market Development for the St. Lawrence Seaway Management Corporation, offered an optimistic outlook. "Project cargoes are important to HWY H2O. The Great Lakes St. Lawrence System competes vigorously with other gateways such as the East Coast of the US and the US Gulf. Our ports, carriers and other supply chain stakeholders work collaboratively to insure the seamless delivery. It is a team endeavour!"

"We handle a wide variety of cargoes, from wind turbines and blades to modules destined to the oilsands in Western Canada. The volume of project cargo moving through HWY H2O for the 2018/2019 season was at a similar level to the previous year at 400,000 metric tons. This traffic was destined to a number of ports including Toledo, Cleveland, Thunder Bay, Duluth, and Detroit. We also saw the export of locally manufactured wind blades from Duluth to Europe."

"Looking forward," Mr. Hodgson stated, "we see a robust year ahead, with wind cargoes forecast to be up and a number of infrastructure projects coming on line. We will be aggressively continuing our sales and promotion initiatives in the project cargo/over-dimensional market, working with existing and new carriers explaining the ease of transiting our system. Together with our port partners, we continue our ongoing contact with shippers and cargo owners outlining the benefits of HWY H2O."

Also optimistic was Tim Heney, CEO of the Port of Thunder Bay on the tip of Lake Superior which in recent years has developed a growing business in project and dimensional cargoes. He said he looked forward to another strong Seaway season in 2019 in the project and breakbulk business at Keefer Terminal.

"The season was beginning," Mr. Heney said, "with a return of steel and rail shipments destined for western Canada. Steel shipments continue to increase and diversify with beams, rail and pipe and we are also looking at coil shipments for this season. Other regular cargoes include wind turbines, electrical transformers and pressure vessels."

Otherwise, he added: "The big story is the construction of our new rail yard and heated warehouse building in partnership with the National Trade Corridors Fund and the Northern Ontario Heritage Fund. This project will increase cargo handling capacity and efficiency."

Arctic project cargo horizons

Similarly upbeat was the Port of Valleyfield, on the St. Lawrence Seaway near Montreal.

DELIVERING A HIGHER STANDARD AU-DELÀ DES ATTENTES



FEDNAV

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

SPECIAL DELIVERY **LIVRAISON SPÉCIALE**



www.fednav.com

EXPANDED FIVE ACRES

7,000 m²
13,100 m²
+77,500 m²
24 Acres

Last year we enlarged the port totalling 21 acres. Growing demand for bulk, breakbulk, project, and general cargo handling has driven our expansion, adding to the port's capacity while enhancing Valport's cargo handling efficiency. This year, we've added another 5 acres.

Inquire today, we've prepared additional room for you.

VALPORT
MARITIME SERVICES



valport.ca | portvalleyfield.com
Toll Free: 1-877-375-6686



CIFFA
Associate member • membre associé



Port de Valleyfield

*Project carriers such as a **Big Lift** are a growing presence at the Port of Valleyfield near Montreal.*

Les transporteurs de cargaisons spéciales comme le **BigLift** sont des visiteurs de plus en plus fréquents au port de Valleyfield près de Montréal.

Fonds du patrimoine du nord de l'Ontario. Ces réalisations vont accroître la capacité de manutention et l'efficacité.

Perspective concernant les cargaisons spéciales pour l'Arctique

L'optimisme règne également au Port de Valleyfield sur la Voie maritime du Saint-Laurent près de Montréal.

«Nous nous attendons à une autre saison occupée en 2019», a déclaré le directeur général du Port, Jean-Philippe Paquin. Il a ajouté: «Le Port est surtout considéré comme une porte de transit pour les cargaisons spéciales et les cargaisons de vrac régionales, mais nous avons un volume croissant de cargaisons intérieures destinées à l'Arctique. Chef de file dans la desserte de l'Arctique, NEAS va augmenter sa capacité de transport maritime en 2019 et prévoit une excellente année. Les projets d'investissement à la Baffinland Iron Mine favorisent aussi l'expansion de Desgagnés Transarctik.

«Les cargaisons internationales de marchandises diverses affichent une solide croissance dans le service CEE de Spliethoff et il ne faut pas oublier la nouvelle liaison mensuelle de Compass Logistics inaugurée en septembre 2018 entre Rotterdam et Valleyfield. Cet ajout de capacité dans le couloir commercial Canada-Europe en plein essor devrait nous permettre d'augmenter encore davantage notre trafic international de marchandises diverses.»

«Selon M. Paquin la croissance des cargaisons spéciales pousse à leur limite les capacités du Port. Le nouveau terminal de vrac construit en 2018 est déjà réservé aux usagers des cargaisons en vrac et il faut ajouter de l'espace pour faire face à l'augmentation des volumes de marchan-

«We are looking forward to another busy season in 2019,” said Jean-Philippe Paquin, the port’s General Manager. “Positioned mainly as a project cargo and regional bulk port, we continue to see a growing volumes of domestic Arctic cargo. Most notably NEAS, a leader in Arctic service, will increase its ship capacity in 2019 and is expected to have a banner year. Capital investment projects at Baffinland Iron Mine is also fueling growth for Desgagnés Transarctik.

“International breakbulk cargo is showing healthy growth on Spliethoff’s CEE service, in addition to the new monthly service from Compass Logistics, inaugurated in September 2018, linking Rotterdam and Valleyfield. This added capacity on the growing Canada-Europe trade lane should allow us to further increase our international breakbulk traffic.”

“The growth in project cargo is also pushing port limits.” Mr. Paquin indicated. “The new bulk terminal built in 2018 is already committed to bulk cargo users, and additional space is needed to accommodate the growing breakbulk volumes. The port has already started work to expand lay down area for breakbulk, adding approximately 215,000 square feet of space. Later this spring, work will also begin on our gate expansion project. We will be doubling gate capacity to accommodate traffic from our various users, adding gates and an automated check-in process for breakbulk deliveries, as well as a second scale to accelerate bulk cargo truck movements.”

Arctic Sealift, the short name for the resupply operations to Northern Communities and to project

dises diverses. Le Port a déjà lancé des travaux pour agrandir de 215 000 pi² l'aire de dépôt des marchandises diverses. Plus tard au printemps, les travaux vont commencer pour élargir les portes, doubler leur capacité pour répondre aux besoins de tous nos usagers, en ajouter d'autres et mettre en place un processus automatisé d'inscription pour la livraison des marchandises diverses, de même qu'une seconde balance pour accélérer le mouvement des camions chargés de vrac».

La «Desserte de l'Arctique», nom abrégé pour désigner les opérations de ravitaillement des collectivités du Nord et des chantiers d'exploitation de l'Arctique canadien, demeure une opération peu connue de la grande majorité des Canadiens, mais n'a pas de secrets pour le Groupe Desgagnés de Québec.

Sur les sites miniers, l'éloignement et l'isolement entraînent des coûts élevés de construction et de fonctionnement ainsi qu'une obligation impérative de fiabilité. Les clients veulent avoir accès à un transporteur qui possède des ressources de grande qualité, une solide expérience et une expertise avérée afin de pouvoir compter sur un bon rapport coût-efficacité et sur des services de transport fiables.

Propriétaire et armateur de navires majeur, Desgagnés est le principal fournisseur de services de desserte maritime dans l'Arctique canadien, où nombre de ses procédures d'exploitation novatrices sont devenues une norme pour les autres transporteurs, souligne Waguih Rayes, directeur général de Desgagnés Transarctik.

«Desgagnés a mis en œuvre de multiples innovations pour desservir les mines, notamment la construction et le déploiement de plateformes pour transporter et entreposer les gigantesques véhicules hors route et équipements miniers. La livraison d'ensembles complètement assemblés est souvent essentielle et pratiquement inévitable, puisque dans les premiers stades, les mines n'ont pas nécessairement les installations et les ressources requises pour réaliser de tels assemblages sur place.

«En outre, en raison de la nature du fret minier qui est la plupart du temps transporté en chargements lourds et de

sites in the Canadian Arctic, remains an unknown venture to the great majority of Canadians but has no secrets for Québec City's Groupe Desgagnés.

For the mining sites, remoteness and isolation result in high construction and operating cost and an undisputable need for reliability. They want access to a carrier with high quality assets, a solid experience and a proven expertise in order to achieve cost efficiency and reliability in transportation.

As a major ship-owner/operator, Desgagnés is the leading Sealift service provider in the Canadian Arctic, where many of its innovative operational procedures have often been adopted as a standard by other carriers, underlines Waguih Rayes, General Manager of Desgagnés Transarctik.

“Among the innovations that were implemented by Desgagnés for servicing mining cargo were the fabrication and the deployment of platforms for lifting and stowing of massive off-road vehicles and mining equipment,” Mr. Rayes said. “Often, the delivery of a fully assembled unit is of a major importance and mostly inevitable, since in their early years, mines do not necessarily dispose of facilities and resources to undertake the assembling of such vehicles.

“Further, due to the nature of mining cargo being mostly heavy and dimensional, Desgagnés took the lead in the positioning of larger transfer barges as they became a necessity to improve on operational safety levels and to achieve a better stability during the transfer of cargo from ship at anchor to shore.”

Mr. Rayes concluded: “Throughout the years, Desgagnés has continuously improved its operational procedures to bring them up to new standards so operational safety and efficiency, as well as environmental protection and stewardship, are maximized at all times.”



**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



A LEADER IN THE CANADIAN MARITIME INDUSTRY

+900 employees | 23 business locations
QUEBEC | ONTARIO | NEW BRUNSWICK | ALBERTA | CARIBBEAN

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry and meets various needs including harbour towing, salvage, dredging, marine transportation, ship construction and repair and specialized marine equipment rental (barges, workboats, tugs, specialized and qualified crews).

dimensions exceptionnelles, Desgagnés a pris l'initiative de mettre en place de grandes barges de transbordement devenues nécessaires pour améliorer la sécurité des opérations et garantir la stabilité pendant le transbordement du fret depuis le navire au mouillage jusqu'à la côte.»

Et M. Rayes de conclure: «Au fil des ans, Desgagnés a continuellement amélioré ses méthodes d'exploitation pour les adapter aux nouvelles normes de façon à maximiser la sécurité et l'efficacité de même que l'intendance et la protection de l'environnement.»

Projet éolien de l'île Amherst

Parmi toutes les grandes entreprises récentes touchant les cargaisons spéciales au Canada, l'une est spécialement digne de mention, à savoir la participation de la société McKeil Marine de Burlington (Ontario) au projet éolien de 272 M\$ de l'île Amherst qui, après huit ans de gestation, a atteint le stade de l'exploitation l'été dernier. Le projet a été lancé en réponse à la volonté du gouvernement de l'Ontario de développer le secteur des énergies renouvelables. À la fin des travaux, 26 turbines éoliennes au total auront été construites sur l'île Amherst située à 10 km de Kingston sur le lac Ontario.

Amherst Island wind energy project

Among recent major project cargo undertakings in Canada, one worth highlighting is the involvement of Burlington, Ontario –based McKeil Marine in the \$272 million Amherst Island wind energy project that was 9 years in the making and reached an operational stage last summer. The project was established in response to the Government of Ontario's commitment to developing renewable electricity. Once complete, a total of 26 wind turbines will be built on Amherst Island, located 10 kms west of Kingston on Lake Ontario.

“All materials, supplies and workers are transported from an assembled dock near Millhaven ON,” noted Jayson Stansfield, Manager Commercial. “McKeil was contracted to supply a complement of tugs, barges and workboats. McKeil's clients, Algonquin Power and Pennecon Limited, felt the firm was right after seeing our vessels in action on the Pave-Al project at Billy Bishop Airport on Toronto Island.”

In an interview, Mr. Stansfield said that the Amherst Island project in part contributed to a significant increase in project revenues for McKeil in the last three years.

*Carrying wind power components, Spliethoff's all-purpose **Muntgracht** is pictured transiting the Welland Canal..*

Le navire polyvalent **Muntgracht** de Spliethoff traverse le canal Welland avec une cargaison de composants d'éoliennes.



Paul Beesley



McKeil Marine

McKeil Marine's tugs, barges and workboats played a key role in the completion of the multi-million dollar wind energy project on Amherst Island west of Kingston on Lake Ontario.

Les remorqueurs, les barges et les bateaux de travail de McKeil Marine ont joué un rôle capital pour la réalisation du projet éolien de plusieurs millions de dollars sur l'île Amherst à l'ouest de Kingston sur le lac Ontario.

«Tous les matériaux, toutes les fournitures et tous les travailleurs sont transportés depuis un quai assemblé près de Millhaven en Ontario », a indiqué le directeur des Opérations commerciales, Jayson Stansfield. McKeil a été approché pour fournir des remorqueurs, des barges et des bateaux de travail. Les clients de McKeil, Algonquin Power et Pannecon

McKeil Marine tugboats that participated in this project include the **Evans McKeil**, the **Jarrett M**, the **Kaliutik**, the **Seahound**, the **Vac** and the **Vigilant**. The barges **SVM 86**, **HM8** and the **MM Newfoundland** provided the cargo carrying capacity to successfully execute on this project.

FIÈRE DE VOUS OFFRIR LA RÉUSSITE SUR MESURE
sur les quais et sur les routes

PROUD TO DELIVER TAILOR-MADE SUCCESS
on the docks and on the roads



WATSON
TRANSPORT HORS NORMES
OVERSIZED CARRIERS

Une compagnie de Groupe Robert et QSL
A Groupe Robert and QSL company



qsl.com





Inter Pipeline

The heaviest load in history of Alberta's roads was carried out by Mammoet for delivery to a huge petrochemical complex.

Le chargement le plus lourd de l'histoire des routes albertaines a été transporté par Mammoet. Il était destiné à un gigantesque complexe pétrochimique.

Limited ont décidé de faire appel à la société après avoir vu nos navires en action dans le projet Pave-Al à l'aéroport Billy-Bishop de Toronto.»

En entrevue, M. Stansfield a déclaré que le projet de l'île Amherst avait contribué à une augmentation importante des recettes de projets de McKeil depuis trois ans.

Massive load mesmerizes Albertans

Meanwhile, quite a few "firsts" were attributed to a unique transportation move that took three days on a highway network in Alberta in early January. The heaviest load in history on the western Canadian province's roads. A petrochemical project described

Dimensional project cargo gateway for Western Canada

PORT 
OF THUNDER BAY
 THE SUPERIOR WAY WEST

Furthest inland port in Canada
 Largest Export Port on the Great Lakes—
 St. Lawrence Seaway System
 Backhaul Cargo Available



www.portofthunderbay.ca

Canada

Les remorqueurs de McKeil Marine qui ont participé projet sont l'**Evans McKeil**, le **Jarrett M**, le **Kaliutik**, le **Sea-hound**, le **Vac** et le **Vigilant**. Les barges **SVM 86**, **HM8** et **MM Newfoundland** ont fourni la capacité de transport de marchandises requise.

Un chargement monumental qui a émerveillé les Albertains

Par ailleurs, plusieurs «premières» ont été réalisées dans ce transport unique qui a pris trois jours sur le réseau routier albertain au début de janvier. Il s'agissait du chargement le plus lourd jamais transporté par la route dans cette province de l'Ouest canadien. Ce projet pétrochimique a été qualifié par Inter Pipeline du premier du genre au Canada. Et Mammoet s'est enorgueilli de la gestion de ce transport complexe (réalisé sans incident) de la gigantesque colonne de séparation qu'il a qualifié de «réussite sans précédent au Canada».

«Il s'agissait de notre plus important transport routier ici au Canada et de l'un des plus importants que nous ayons réalisés dans le monde», a déclaré la porte-parole de Mammoet, Samantha Schmidt. «Nous avons déjà transporté à l'aide de CPMT (transporteurs modulaires automoteurs) des modules de 900 t, mais ils étaient sur place. Notre plus gros déménagement avait été celui d'une plateforme de production extracôtière de 18 000 t que nous avons chargée à bord d'un navire avec un CPMT.»

by Inter Pipeline as the first of its kind in Canada. And Mammoet's qualification of the complex move (without incident) it managed of the giant splitter tower as unprecedented on the Canadian scene.

“Here in Canada, this was our biggest over-the-road transport, and ranks very high on our overall (world) road transport,” said Mammoet spokesperson Samantha Schmidt. “We have moved modules with SPMTs (self-propelled modular transporters) that were 900 tons, but that was on site. Our biggest move was an 18,000-ton offshore production platform using SPMT to load onto a ship.”

The splitter, roughly the length of a football field and weighing 820 tons, was hauled from its Dacro Industries fabrication yard in Edmonton to its destination, the Heartland Petrochemical Complex under construction near Fort Saskatchewan.

The journey began on Jan. 6 and ended on schedule on Jan. 9. As the huge convoy moved through the region, drivers stopped their cars to witness the historic passage.

School children also looked in awe. “We saw children in the windows of schools watching this go by – it was actually phenomenal,” said Bernard Perron, senior vice-president of Inter Pipeline's project and operation services. “I think we were all amazed as to

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



**URGENCE
MARINE INC.**

Immediate response 24/7

Call : 514.640.3138



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

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



www.urgencemarine.com

Montreal (Quebec) Canada

La colonne de séparation, de la longueur d'un terrain de football et d'un poids de 820 t, a été transportée du chantier de construction de Draco Industries à Edmonton jusqu'à son lieu de destination, le complexe pétrochimique Heartland en construction près de Fort Saskatchewan.

Le voyage a débuté le 6 janvier et s'est achevé à la date prévue le 9 janvier. Sur la route du gigantesque convoi, les automobilistes immobilisaient leur voiture pour assister à ce transport historique.

Les écoliers regardaient aussi la scène avec émerveillement. «Nous apercevions les enfants le nez collé aux fenêtres – c'était phénoménal», a déclaré Bernard Peron, vice-président à l'Élaboration des projets chez Inter Pipeline. «Je pense que nous avons tous été étonnés de l'enthousiasme suscité dans la province tout entière. Nous avons recueilli des commentaires et un soutien incroyables.»

Ce fort soutien s'est notamment manifesté par la présence de la première ministre de l'Alberta, Rachel Notley, à l'usine pétrochimique à d'une cérémonie spéciale organisée le 10 janvier.

Pour réaliser le déménagement, l'équipe de Mammoet a utilisé six camions pour pousser et tirer deux remorques Intercombi.

Les modules CPMT peuvent être reliés côte à côte ou tête-à-queue pour former de grandes plateformes sur roues. Les roues peuvent pivoter sur 360 degrés, un atout important pour négocier les virages serrés. La hauteur de la plateforme est aussi réglable hydrauliquement pour permettre de soulever ou d'abaisser la charge.

La colonne de séparation est un élément clé du complexe pétrochimique Heartland de 3 G\$ CA où 525 000 t de propylène seront produites annuellement à partir du propane. Le propylène sera ensuite utilisé pour fabriquer des produits finis comme des ordinateurs, de l'équipement médical et des contenants d'entreposage des aliments.

La construction du complexe, qui crée 13 000 emplois, est commencée et devrait se terminer à la fin de 2021. L'ensemble est situé dans le comté de Strathcona, non loin du fractionneur Olefinic Redwater d'Inter Pipeline.

Accompagné de véhicules d'escorte et d'agents de sécurité, le convoi roulait à une vitesse inférieure à la limite permise et faisait des arrêts fréquents. Il avait la largeur d'une route à deux voies et il devait parfois cheminer en sens contraire de la circulation.

La ville d'Edmonton a travaillé pendant plus de 12 mois avec le gouvernement provincial pour planifier la route à suivre et la répartition du poids sur les véhicules de transport. Il a été décidé en fin de compte d'ajouter des remorques et des pneus pour diminuer les risques de dommage aux routes. 

mesmerized the entire province was and we got incredible feedback and support.”

This strong response included the high political presence of Alberta Premier Rachel Notley at the petrochemical facility during a special ceremony on Jan. 10.

To make the move happen, Mammoet's transport crew used six trucks combined for pushing and pulling and two double 26-line intercombi trailers.

SPMT modules can be connected side-by-side or head-to-tail to form large 'platforms on wheels.' They allow the possibility of 360 degree steering of wheels, important for getting around tight corners. Their deck height also can be hydraulically adjusted to permit vertical lifting or lowering of the load.

The splitter is a key component for the C\$3 billion Heartland Petrochemical Complex, where propane will be converted into 525,000 tons annually of polypropylene, which will then be used in the manufacturing of such finished products as computers, medical equipment and food storage containers.

Construction of the complex creating some 13,000 jobs is now underway with completion slated for late 2021. It is located in Strathcona County, not far from Inter Pipeline's existing Redwater Olefinic Fractionator.

Accompanied by guide vehicles and safety personnel, the convoy moved below the speed limits and made frequent stops. The convoy had the width of a two-lane highway and occasionally travelled against the flow of traffic.

The City of Edmonton spent more than 12 months working with the provincial government in planning the route as well as how weight would be distributed across the transport vehicles. The final set-up included added trailers and tires to mitigate any risks of damage to the roads. 



Beringer raises red flag on Canadian West coast breakbulk capabilities

Beringer sonne l'alarme sur les capacités de la côte Ouest à manutentionner les cargaisons spéciales

Leo Ryan



Rohde & Liesenfeld Canada

Jan-Ludwig Beringer outlines seven main flaws.

Jan-Ludwig Beringer pointe sept grandes faiblesses.

Jan-Ludwig Beringer, un vétéran des cargaisons spéciales au Canada, est bien connu parmi ses pairs transitionnaires pour son franc-parler lorsqu'il évalue des situations difficiles. Cela s'est confirmé par une récente interview téléphonique et des commentaires échangés par courriels.

«C'est le moment d'appeler un chat un chat», a déclaré le président et chef de la direction de Rohde & Liesenfeld Canada Inc. situé à Calgary, au cœur de l'industrie énergétique canadienne, durement touchée par le grave ralentissement des marchés mondiaux du pétrole. «L'environnement pour les nouveaux projets dans l'Ouest canadien a atteint un point précaire, et l'inefficacité de nos ports à manutentionner des cargaisons de projets fait partie de la problématique.»

Ces dernières années, a-t-il rappelé, les exploitants de chemins de fer et de terminaux ont notamment investi d'importantes sommes d'argent pour la manutention de produits en vrac dans les ports de la côte Ouest. M. Beringer n'hésite pas à parler de «désastre» pour les cargaisons spéciales.

«Les grands projets, tels que les terminaux méthaniers, les terminaux propane, les usines pétrochimiques, les usines

A veteran project forwarder in Canada, Jan-Ludwig Beringer is well known among his peers for expressing himself candidly when assessing challenging situations. This was borne out in a recent telephone interview and emailed comments.

“It's time to call a spade a spade,” said the President and CEO of Rohde & Liesenfeld Canada Inc. from his base in Calgary, in the heart of Canada's energy industry that has been hit hard by the severe downturn in world oil markets. “The environment for new projects in western Canada has hit a low point, and the inefficiencies of our ports in handling project cargos is part of that equation.”

In recent years, he said, railways and terminal operators have notably invested large sums for handling bulk commodities in west coast ports. For breakbulk cargo, Mr. Beringer qualifies things as “a disaster.”

“Major projects like LNG terminals, propane terminals, petrochemical plants, polyethylene plants or Wind Energy parks being planned or being built in British Columbia, Alberta and Saskatchewan, are all negatively

de polyéthylène ou les parcs d'énergie éolienne en cours de construction en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan, subissent tous les contrecoups des capacités insuffisantes, coûteuses et imprévisibles de manutention du cargo de projets dans les ports de la côte ouest du Canada.»

Les cinq terminaux de cargaisons spéciales en eaux profondes sur la côte Ouest, Fraser Surrey Docks, Lynnterm (au Port de Vancouver), Squamish, Prince Rupert et Stewart World, sont situés à des endroits géographiques allant de l'embouchure du fleuve Fraser à la frontière pacifique de la C.-B. avec l'Alaska, et ils sont tous limités dans leur capacité et expertise à manœuvrer des cargaisons spéciales, selon M. Beringer.

Les sept principaux problèmes

En comparaison avec le Port de Houston, leader en Amérique du Nord pour la manutention de cargaisons spéciales, ces cinq entités canadiennes sont toutes nettement désavantagées, d'après M. Beringer. En voici les sept principales causes: «Tout d'abord, il n'existe pas de grues terrestres pour traiter les cargaisons de projets, ce qui signifie que les engins du navire constituent le seul procédé rentable pour les décharger. Une fois la cargaison au terminal, il n'y a aucun moyen de la recharger efficacement sur un moyen de transport en vue de son déplacement ultérieur vers l'intérieur.

«Deuxièmement, aucune loi sur le droit au travail n'existe pour créer de la concurrence, avec pour conséquence que tout le travail doit provenir des bureaux des syndicats de débarqueurs, à un taux syndiqué.

«Troisièmement, les métiers privés, les gréeurs spécialisés, les chauffeurs de poids lourds formés, les équipes de levage, les caissiers et les inspecteurs/métreurs ont un accès limité ou inexistant pour effectuer des travaux sur ces installations du terminal portuaire à moins d'embaucher un nombre égal de travailleurs syndiqués.

«Quatrièmement, les coûts de gestion de terminal ne peuvent être ni fixés ni budgétisés pour un projet, et il n'existe pas de tarif de gestion de terminal spécifique à un projet. Les taux de syndicalisation des heures des équipes et ceux de main-d'œuvre fictive pour les corps de métier amenés à travailler en vertu de conventions collectives sont la méthode habituelle de prise en charge des coûts de manutention des terminaux dans l'évaluation des montants pour les propriétaires de cargaison. Ces sommes peuvent facilement atteindre six chiffres pour chaque cargaison de projet déchargée dans un port de l'Ouest canadien. Donc, les coûts de manutention dans les terminaux sont parfois plus élevés que ceux du fret maritime déboursé pour acheminer les cargaisons spéciales du port de chargement d'outre-mer au port de déchargement canadien.

«Cinquièmement, l'espace terminal est extrêmement restreint et il n'y a guère de possibilité de gérer efficacement le mouvement des cargaisons de projets hors des ports, car le chargement de ces cargaisons est limité aux heures des équipes syndiquées et au matériel de manutention disponibles.

«Sixièmement, aucune remorque SPMT ni remorque Maffey, ni tracteur ou remorque lourde ne sont disponibles pour la manutention au sol ou le stockage provisoire des cargaisons de projets après le déchargement du navire.

impacted by inadequate, costly and unpredictable project cargo break-bulk handling capabilities in Canada's west coast ports.”

The five deep water project break-bulk terminals on the west coast, Fraser Surrey Docks, Lynnterm (in Port of Vancouver), Squamish, Prince Rupert and Stewart World Port, ranging in geographical locations from the mouth of the Fraser river to the BC Pacific border with Alaska, all lack proper break-bulk handling capabilities and capacity, according to Mr. Beringer.

Listing seven main issues

In comparison to North America's leading project break-bulk port of Houston, these five Canadian entities are all at a distinct disadvantage, he affirms, and lists seven main issues:

“First, there are no shore cranes to handle break-bulk project cargos, meaning vessel's gear is the only cost effective way to discharge project cargos. Once the cargo is on the terminal, there is no way to effectively reload it again onto a conveyance for further inland movement.

“Secondly, no right to work legislation is in place to create competition – meaning all labor has to come from the Longshoreman's union halls at union rates.

“Thirdly, private trades, specialized riggers, trained heavyhaul drivers, jacking crews, crating and inspections/survey personnel have limited or no access to perform any work on these port terminal facilities without shadowing labor with an equal number of union workers and hours.

“Fourthly, terminal handling costs cannot be fixed or budgeted for a project and there is no such thing as a project specific terminal handling rate. Unionized gang hour rates and shadow labor rates for trades brought in to work under union labor agreements is the customary way terminal handling costs are assessed to the cargo owners. These costs can easily run into a six figure amount for each project cargo discharged at a western Canada port. Terminal handling costs are sometimes higher than the ocean freight cost that was paid to get the project cargos from the overseas port of loading to the Canadian port of discharge.

“Fifthly, terminal space is extremely limited and there is little opportunity to effectively manage the movement of project cargos off of the ports, as the loading of cargos is limited to available union gang hours and handling equipment.

“Sixthly, no SPMT trailers, maffey trailers, tractor units or heavy-duty trailers of any kind are available for ground handling or interim storage of project cargos after vessel's discharge.

“And lastly, experienced union trades to perform cost effective rail car loading, tie-down and securing to AAR requirements are not readily available. A lot of project cargos, particularly pipe, are transloaded off the terminals using trucks to off-dock rail car

«Enfin, les corps de métiers syndicaux expérimentés nécessaires pour accomplir de façon rentable un chargement, un arrimage et la sécurisation des wagons sur rails, conformément aux exigences de l'AAR, sont difficilement disponibles. Un grand nombre de cargaisons spéciales, en particulier de conduites, sont transbordées des terminaux à l'aide de camions afin d'éviter les embranchements des quais des wagons pour leur chargement sur ces derniers. Cette double manutention s'avère extrêmement coûteuse et pourrait facilement être évitée si le chargement des wagons s'effectuait de manière plus profitable sur le terminal du port.»

Le facteur de Houston

Existe-t-il des solutions de contournement actuelles? M. Beringer s'est montré sceptique: «Aucune n'est rentable au point de réduire les coûts à un niveau comparable à celui de Houston. Les ports de l'Ouest canadien sont très simples à décrire: ils coûtent cher pour manutentionner des cargaisons de projets lourds et hors gabarit, et restent difficiles à contourner, à moins de faire entrer les cargaisons spéciales par le large corridor routier bien établi jusqu'à l'ouest du Canada à partir du golfe; chose qui n'existe actuellement sur aucun itinéraire routier à partir des ports des Grands Lacs de Thunder Bay ou de Duluth, et certainement pas à partir de n'importe quel point d'entrée de la Colombie-Britannique. Cette dernière, de même que l'État frontalier de Washington avec des ports d'entrée comme Seattle, Tacoma, Vancouver, Everett et d'autres ports plus petits dans l'État de Washington, ne disposent pas eux non plus de grands couloirs établis pour les cargaisons spéciales.

«Les routes depuis n'importe lequel de ces ports exigent chaque fois des enquêtes approfondies sur les ponts et les itinéraires et des demandes de permis individuels pour chaque cargaison lourde ou surdimensionnée traversant ces juridictions. La preuve d'un déménagement précédent de poids ou de taille similaires ne dispense pas de l'obligation de refaire tout le processus d'ingénierie de ponts et de contrôle de routes pour obtenir un nouveau permis», a poursuivi M. Beringer.

Il a conclu en affirmant que «dans l'ensemble, il faut lancer une initiative visant à améliorer les capacités de manutention des cargaisons spéciales et de divers dans les ports en eaux profondes de l'Ouest canadien si nous voulons encourager les propriétaires de grands projets à investir dans cette région.

«Les groupes de protestation financés par des fonds étrangers s'opposant aux nouveaux développements dans le secteur des énergies fossiles, les coûts élevés et l'incertitude des nouveaux projets de construction prévus en raison de l'exigence excessive de permis du gouvernement et d'études d'impacts sur l'environnement, sans compter les montants excessifs et les contraintes liées à la livraison de cargaisons spéciales sur les chantiers de construction, désavantagent nettement l'Ouest canadien par rapport à ses concurrents américains, en particulier dans les États du golfe. Le gouvernement, le secteur privé et les syndicats du secteur riverain doivent travailler ensemble pour améliorer nos ports afin de rivaliser avec nos voisins du Sud et attirer de nouveaux investissements dans des projets.» **M**

sidings for loading into rail cars. This double handling is prohibitively expensive and could easily be avoided if rail car loading could be performed cost effectively on the port terminal property.”

The Houston factor

Are there some current work-around solutions? Here, Mr. Beringer is skeptical. “There are none that are cost effective and would ever bring costs down to the level of Houston. Western Canadian ports are quite simply put, both expensive in handling heavy-lift and out of gauge project cargos and difficult to circumvent, outside of bringing project cargos in from the Gulf on the well established high-wide road corridor up to western Canada destinations. Something that currently does not exist on any highway routes from the Great Lakes ports of Thunder Bay or Duluth and certainly not from any B.C. ports of entry. B.C. and the Southern border state of Washington with entry ports like Seattle, Tacoma, Vancouver, Everett and other smaller ports in Washington state, also do not have any established high wide corridors for project cargos.”

“Routes from any of these ports,” continued Mr. Beringer, “require extensive bridge surveys and route surveys to be completed and individual permits applied for on each heavy-lift or over-dimensional cargo moving through those jurisdictions. Evidence of a previous move of similar weight or size does not waive the requirement for going through the whole bridge engineering and road survey process again for a new permit.”

In conclusion, Mr. Beringer said: “Overall, there needs to be an initiative to improve the break-bulk project cargo handling capabilities in Western Canada’s deep water seaports if we want to encourage project owners to invest in building major projects in western Canada. The current environment of foreign funded protest groups operating against new developments in the fossil fuel energy sector, the high costs and uncertainty of new planned construction projects due to excessive government permitting and environmental impact studies, and on top of all of that, the high costs and constraints of delivering break-bulk project cargos through to construction sites, places Western Canada into a distinctive disadvantage over U.S. competitors, particularly in the Gulf states. Government, private industry and the waterfront unions need to work together to improve our ports in order to compete with our southern neighbors in attracting new project investments.” **M**

In comparison with Houston, Canadian west coast ports are at a distinct disadvantage.

Par rapport à Houston, les ports de l'ouest Canadien sont désavantagés.

Jan-Ludwig Beringer





Trade and shipping opportunities in a strategic market

Un marché stratégique pour le commerce et le transport

Brent Frederick

Some 10 million people live in Chicago, unquestionably the Midwest's leading commercial centre and transportation hub.

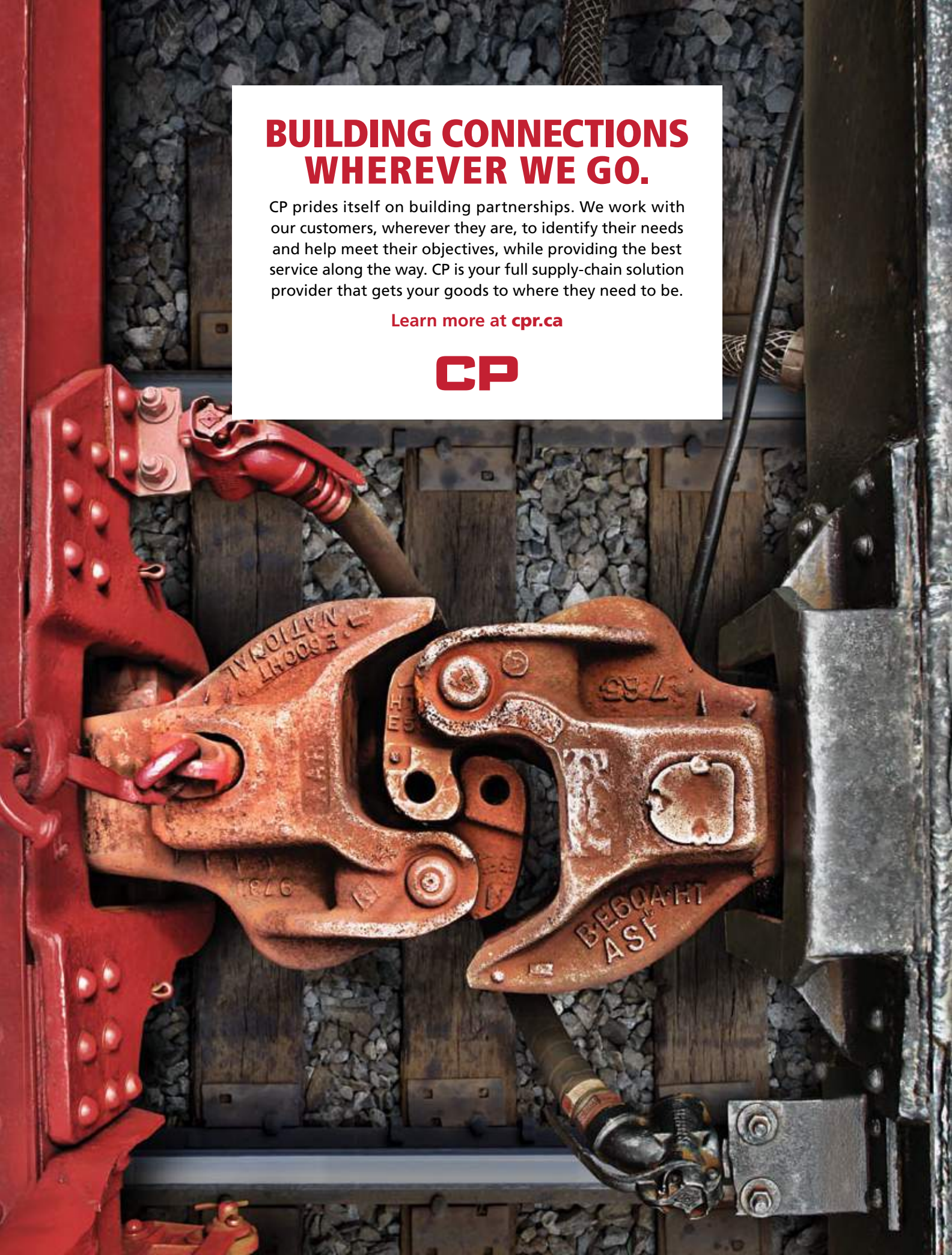
Quelque 10 millions de personnes vivent à Chicago, sans contredit le principal centre commercial et pôle de transport du Midwest.

Le Midwest, une région à l'économie diversifiée où vivent plus de 66 millions de personnes et qui fournit plus du cinquième du PIB des États-Unis, est un marché stratégique pour les ports et les fournisseurs de transport.

Le Midwest comprend 12 États: l'Illinois, l'Indiana, l'Iowa, le Kansas, le Michigan, le Minnesota, le Missouri, le Nebraska, le Dakota du Nord, l'Ohio, le Dakota du Sud et le Wisconsin. Chicago est le principal centre commercial de la région et un pôle de transport multimodal. Près 10 millions de personnes vivent dans le Grand Chicago, dont 2,7 millions dans la ville elle-même. La région compte d'autres agglomérations urbaines importantes comme Cincinnati, Cleveland, Columbus, Detroit, Indianapolis, Kansas City, Milwaukee, Minneapolis et St Louis.

The American Midwest, an economically diverse region that has a population of more than 66 million people and accounts for more than one fifth of U.S. GDP, is a strategic market for ports and transportation providers.

The U.S. Midwest is made up of 12 states: Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota and Wisconsin. Chicago is the region's leading commercial centre and multimodal transportation hub. Close to 10 million people live in the Chicago metropolitan area alone; the city itself has 2.7 million residents. Other major cities in the region include Cincinnati, Cleveland, Columbus, Detroit, Indianapolis, Kansas City, Milwaukee, Minneapolis and St. Louis.



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



Montreal benefits from its location as the closest international container port to major Midwest markets.

Montréal tire profit de sa situation de port international pour conteneurs le plus proche des grands marchés du Midwest.

Thomas Walstrum, économiste d'entreprise à la Federal Reserve Bank de Chicago qui dessert le septième district (région englobant tout l'Iowa et la majeure partie de l'Illinois, de l'Indiana, du Michigan et du Wisconsin), écrivait dans un récent billet de blogue que la croissance économique avait continué de s'essouffler dans le District au quatrième trimestre de 2018 et était maintenant tout près de sa tendance à long terme. Le ralentissement s'est fait surtout sentir dans le secteur manufacturier où la croissance avait été plus forte en première moitié de 2018. «Malgré tout, écrivait-il, cet essoufflement – combiné aux perturbations dans les marchés financiers et à Washington – plombe les perspectives.»

«Malgré cette stagnation et les perspectives pessimistes, ajoutait-il, on peut raisonnablement espérer que 2019 sera une année décente pour l'économie du District.»

Avec des échanges qui dépassent les 200 milliards \$ par année, le Canada est le principal partenaire commercial du Midwest. De tous les États américains, le Michigan est celui qui fournit la plus grande part du commerce bilatéral de marchandises avec le Canada (93,7 milliards de dollars en 2017). Chaque année depuis 1990, le Michigan vient en tête des États américains comme partenaire commercial du Canada. Si le Michigan était un pays, il viendrait au troisième rang des partenaires commerciaux du Canada, derrière les États-Unis et devancé de peu par la Chine

Thomas Walstrum, a Business Economist with the Federal Reserve Bank of Chicago, which serves the Seventh Reserve District, a region that includes all of Iowa and most of Illinois, Indiana, Michigan and Wisconsin, wrote in a recent blog post that the District's pace of economic growth continued to slow in the fourth quarter of 2018 and is now close to its long-run trend. The slowdown was primarily in the manufacturing sector, where growth was stronger in the first half of 2018. "Even so, the deceleration – combined with greater turmoil in the financial markets and Washington – is weighing on outlooks," he said.

"In spite of the slowdown in activity and more pessimistic outlooks, it is still reasonable to think that 2019 will be a decent year for the District's economy," Mr. Walstrom said.

Canada is the Midwest's leading trading partner. Bilateral trade between the region and Canada is pegged at more than \$200 billion annually. Among all U.S. states, Michigan has the largest share of total bilateral merchandise trade with Canada (\$93.7 billion in 2017). It has been Canada's top trading partner among all U.S. states every year since 1990. If Michigan were a country, it would be Canada's third largest trading partner, behind the U.S., and just

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTREAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP



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



Halterm Container Terminal in the Port of Halifax is accommodating an increasing number of large container ships with substantial cargo destined for the Midwest.

Le terminal Halterm du port de Halifax accueille un nombre croissant de grands porte-conteneurs chargés de marchandises à destination du Midwest.

(94,5 milliards en 2017). L'Illinois vient en deuxième place (64,9 milliards en 2017).

Le transport (lire: l'automobile), les équipements de transformation alimentaire et de construction de même que la machinerie agricole sont des secteurs clés de la colossale industrie manufacturière de la région. Le Midwest est aussi l'une des grandes zones de production alimentaire du monde. Les agriculteurs du Midwest cultivent du grain, des oléagineux, des fruits et légumes et des haricots.

Les expéditeurs

Dans le but de mettre plus étroitement en contact les agriculteurs et les compagnies du Midwest avec l'industrie alimentaire mondiale, la Midwest Shippers Association (MSA), une association commerciale régionale créée pour l'exportation de céréales qui regroupe de nombreux exportateurs de grains de spécialité, de soja alimentaire et de produits fourragers qui expédient mondialement leur production en conteneurs, a fusionné en février avec une autre association commerciale régionale, la Northern Food Grade Soybean Association (NFGSA), pour former la Speciality Soya and Grains Alliance (SSGA).

«Un élément capital pour la vente de soja et de grains de spécialité, c'est la présence d'un système de transport

behind China (\$94.5 billion in 2017). Illinois is the state with the second largest share of bilateral merchandise trade with Canada (\$64.9 billion in 2017).

Transportation (read: automotive), food processing, and construction and farm machinery are among the most prominent sectors of the region's huge manufacturing industry. The Midwest is also one of the world's leading food producing areas. Midwestern farmers harvest grain, as well as oil seeds, fruits and vegetables and beans.

Shippers

In a move that will further help U.S. Midwest companies and farmers connect with the global food industry, the Midwest Shippers Association (MSA), a regional agricultural grain export-focused trade association with a strong core membership of speciality grain, food grade soybean and commodity feed exporters who ship by container worldwide, merged in February with another regional soy trade association, the Northern Food Grade Soybean Association (NFGSA), to form the Speciality Soya and Grains Alliance (SSGA).

«One of the most vital pieces of selling specialty soya and grains is to have a strong and flexible transporta-



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 way possible

solide et souple», a déclaré un membre du conseil d'administration de la SSGA, Andy Bensed, producteur agricole du Wisconsin et ancien président du conseil de la MSA. «Cette fusion va nous permettre de fournir à nos membres les moyens de production, de transformation et de transport dont ils ont besoin.»

Bruce Abbe, ancien président de la MSA qui s'occupera du transport maritime à la SSGA, a indiqué au *Maritime Magazine* que ce sont les litiges commerciaux qui restent le principal obstacle à la croissance de l'agriculture étasunienne.

«Lorsque j'ai parlé au *Maritime Magazine* des perspectives commerciales l'an passé, je me disais "prudemment optimiste" quant à la croissance des exportations agricoles du Midwest [...] à condition que l'administration (Trump) ne déclenche pas de conflit commercial majeur. Or, les conflits commerciaux sont devenus une réalité et celui qui a le plus d'impact, c'est la guerre tarifaire entre les États-Unis et la Chine qui a entraîné une chute des exportations agricoles et un effondrement des prix de nos produits agricoles.

«Dans ces circonstances, la majorité des observateurs étasuniens sont plutôt pessimistes quant à la croissance des exportations agricoles cette année.»

M. Abbe estime que les exportateurs de produits agricoles américains ont fait beaucoup d'efforts pour diversifier leurs débouchés en ciblant les marchés émergents du Sud et du Sud-Est asiatique, tout en tentant de regagner une certaine part de marché dans l'Union européenne. Il a exprimé l'espoir que l'on poursuive en ce sens.

«Pour le long terme, dans les cinq prochaines années et au-delà, il est certain qu'il y aura une forte demande de produits agroalimentaires américains, surtout en Asie à cause de l'explosion démographique, mais aussi dans d'autres marchés en croissance.

«Pour diversifier nos débouchés et ne plus autant dépendre de la Chine, il nous faut des chaînes d'approvisionnement et de transport qui partent du Midwest dans toutes les directions. Nous avons déjà cette capacité, mais certaines routes de ces chaînes d'approvisionnement ne sont pas autant utilisées qu'elles devront dorénavant l'être.»

M. Abbe considère les ports et les chemins de fer comme des partenaires clés de la chaîne d'approvisionnement pour le commerce et les exportations agricoles. Il se réjouit surtout des investissements (dans le transport intermodal de conteneurs et pour un service navette de transport de céréales) de BNSF Railway dans son réseau ferroviaire clé qui relie le Midwest aux ports d'exportation de la côte ouest des États-Unis, et en particulier dans la «Hi-Line» du nord qui dessert le Haut-Midwest.

«Les autres chemins de fer ont aussi investi dans l'entretien de leurs réseaux, mais sans augmenter autant leur capacité», a-t-il ajouté.

Selon M. Abbe, les porte-conteneurs géants peuvent être avantageux pour les importateurs, mais ils le sont moins pour les exportateurs, car ils débarquent les marchandises plus loin de leur destination – moins d'escales directes, plus de transbordements et des problèmes de fiabilité du service pour les couloirs commerciaux. Les ports font des efforts

tion system," said SSGA Board Member Andy Bensed, a Wisconsin farmer who formerly served as MSA Chair. "This consolidation will allow us to provide the production, processing and shipping resources our members need"

MSA Past President Bruce Abbe, who will assume a shipping-focused role with the SSGA, told *Maritime Magazine* that trade issues remain the biggest impediment for growth for U.S. agriculture.

"A year ago when I spoke with *Maritime Magazine* on the trade outlook, I said I was 'cautiously optimistic' U.S. ag exports from the Midwest would grow ... with the caveat that it hinged on no major trade disputes emerging from the (Trump) Administration's actions," he said. "Well, of course, the trade conflicts did happen, with the greatest impact coming from the tariff war between the U.S. and China. And the result has been a significant decline in ag exports, and a sharp decline in prices for our ag commodities.

"Looking forward at this juncture, many of us observers are pretty pessimistic that we will see much if any growth in ag commodity exports this year."

Mr. Abbe said he has the sense that U.S. agriculture export traders have been making a strong effort to diversify their markets and spark accelerated growth in more emerging markets in Southeast Asia and South Asia, in particular, as well as regain some market share with the European Union. "Hopefully that will continue," he said.

"Long term, over the next five years and beyond, there is no question there will be strong demand for U.S.-produced food and agriculture products going to the growing populations in Asia in particular, but other growing markets as well.

"The focus on diversifying our markets, rather than being just so China intensive, spurs the need for our transportation supply chains to be able to go in all directions from the Midwest. We have that capability now, but some of those supply chain routes haven't been used to the extent they may need to be used in the future."

Mr. Abbe said that ports and railways are key supply chain partners for U.S. agriculture in the export trade. He is pleased, in particular, with the investments BNSF Railway has made in its key rail lines serving the Midwest to U.S. West Coast export ports, including the northern 'Hi-Line' serving the Upper Midwest for both intermodal container shipping and grain shuttle train service.

"The other railroads have also been making some investments to maintain their systems, but perhaps without the same level of capacity strengthening," he said.

Mr. Abbe said "big ships" calling ports may yield some benefits for container importers, "but we exporters are seeing more challenges getting to the locations we need our freight to go – fewer direct calls, more transshipments, and just overall service reliability issues for the trade lanes. The ports are making continued efforts to upgrade to handle larger ships, but those challenges extend up and down the line beyond just depth and crane size.



PRPA/Jan Vozemilek

The Midwest represents a major share of the container traffic passing through the Port of Prince Rupert in northern British Columbia.

Le Midwest représente une proportion importante du trafic conteneurisé qui transite par le Port de Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique.

continus pour améliorer la manutention des grands navires, mais la profondeur à quai et la taille des grues sont loin d'être les seuls défis à relever dans la chaîne.

«Les expéditeurs veulent simplement pouvoir compter sur un service fiable pour faire parvenir leur marchandise à leurs clients d'outre-mer. C'est ce qui sera déterminant dans les années à venir.»

À cet égard, les Chemins de fer canadiens de catégorie 1, le CP et le CN, continuent de renforcer leurs réseaux dans la région du Midwest. Au moment de la mise sous presse du présent numéro, le CN annonçait un investissement de 585 M\$ US dans cinq États en 2019 afin d'améliorer son réseau ferroviaire aux États-Unis, notamment grâce à des projets d'expansion en Illinois, au Minnesota et au Wisconsin.

Les ports

Les ports canadiens de Montréal, Halifax et Prince Rupert misent tous sur de bonnes liaisons intermodales avec le Midwest. Montréal y est relié par les réseaux ferroviaires du Canadien Pacifique et du Canadien National tandis que le CN offre un service direct par trains à deux niveaux depuis Halifax et Prince Rupert.

Situé à l'intérieur des terres à 1 600 km de l'océan Atlantique, Montréal est le port international à conteneurs le plus proche des marchés de consommation et des grands centres de distribution du Midwest. Celui-ci

“Shippers just need dependable, reliable service getting their freight to their customers overseas. That will be the difference maker in the coming years.”

In this regard, Canada's Class 1 railways, CP and CN, are continuing to give considerable importance to their networks in the Midwest region. As this issue of Maritime Magazine was going to press, CN announced it will be investing US\$585 million in five states in 2019 to strengthen its rail network across the United States. Various expansion projects were notably singled out in Illinois, Minnesota and Wisconsin.

Ports

The Canadian ports of Montreal, Halifax and Prince Rupert all boast strong intermodal connections to the Midwest. Canadian Pacific and Canadian National railways link Montreal to the region, while CN offers direct doublestack service from Halifax and Prince Rupert.

The Port of Montreal, located 1,600 kilometres inland from the Atlantic Ocean, is the closest international container port to major Midwest distribution centres and consumer markets. Historically, the Midwest has been a significant market for the port. It is part of the pool of 110 million consumers to which the port provides access in less than two days by rail or truck.

“The short transit time between Europe and North America, our strategic location, the weekly dedicated

est depuis toujours un marché important pour le Port. Il fait partie d'un bassin de 110 millions de consommateurs accessible de Montréal en moins de deux jours par train ou par camion.

«La traversée rapide entre l'Europe et l'Amérique du Nord, l'emplacement stratégique, les liaisons hebdomadaires exclusives assurées par sept des principaux transporteurs océaniques internationaux, les excellentes liaisons ferroviaires et la facilité d'accès aux marchés sont les principaux atouts qui font du Port de Montréal un maillon important des chaînes d'approvisionnement en provenance et à destination du Midwest», a déclaré Tony Boemi, VP, Croissance et développement à l'Administration portuaire de Montréal (APM).

L'APM organise des réceptions annuelles à Chicago et Detroit pour les partenaires et les clients du Port. Elle a aussi des représentants en Europe et en Asie, de même qu'un représentant spécial basé aux États-Unis pour appuyer la stratégie de croissance et sensibiliser la clientèle du Midwest aux atouts du Port.

«Pour mieux séduire la clientèle du Midwest, le Port de Montréal investit 42 millions \$US dans son réseau ferroviaire, ce qui augmente la capacité de 20 % et permet d'améliorer les liaisons ferroviaires pour les clients du Midwest et d'autres secteurs de production, a précisé M. Boemi. Outre ses investissements dans nos infrastructures, l'Association des employeurs maritimes a augmenté

services provided by seven of the world's leading ocean carriers, excellent rail connections and our market reach are fundamental reasons why the Port of Montreal is an important part of supply chains to and from the Midwest," said Tony Boemi, Vice-President of Growth and Development for the Montreal Port Authority (MPA).

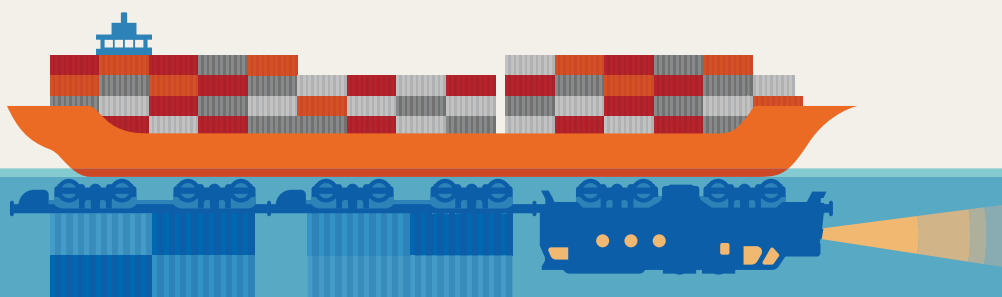
The MPA hosts annual receptions in Chicago and Detroit for port customers and partners, and in addition to representatives in Europe and Asia, it has a dedicated U.S. representative based in the U.S. as part of its growth strategy and commitment to extend awareness of the port's advantages to the Midwest.

"Reinforcing our commitment to our Midwest customers, the Port of Montreal is investing \$US42 million in our rail network, increasing our capacity by 20%, allowing us to improve our rail services for the benefit of Midwest and other port customers from other commodity sectors," Mr. Boemi said. "In addition to our infrastructure investments, the Maritime Employers Association has increased its labour force by up to 20% in recent months to keep pace with the accelerated growth resulting from a fifth consecutive record year in overall port tonnage."

In the container sector specifically, the Port of Montreal handled a record 1.68 million TEUs in 2018, an increase of 9.2% over the previous year. The num-

FLIP FROM SHIP TO RAIL

Thanks to our on-dock rail system, we offer the most efficient and competitive service to the Midwest. That's enough time to enjoy all the advantages of the Montreal Model.



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

QUICKLY AND EFFICIENTLY

PORT MONTREAL
SHIP DIFFERENT

tradingwiththeworld.com/en/midwest

sa main-d'œuvre de 20 % depuis quelques mois afin de faire face à la croissance accélérée résultant d'une cinquième année record consécutive pour le tonnage global dans le Port.»

Dans le secteur des conteneurs en particulier, le Port de Montréal a manutentionné un sommet de 1,68 million d'EVP en 2018, 9,2 % de plus que l'année précédente. Les volumes conteneurisés qui ont transité par le Port dans les deux premiers mois de 2018 étaient en hausse de 8 % par rapport à la même période l'année précédente.

Pour faire face à la croissance attendue du trafic conteneurisé dans les prochaines années, l'APM travaille en priorité avec ses exploitants de terminaux à conteneurs, la Société Terminaux Montréal Gateway (STMG) et Termont Montréal, afin d'accélérer la mise œuvre de sa stratégie d'affaires touchant son projet de terminal à Contrecoeur – qui aurait dans une première phase une capacité de 1,15 million d'EVP.

Plus récemment, le Port a annoncé l'arrivée d'un septième armement conteneurisé, Cosco Shipping Line qui va offrir à compter d'avril une liaison transatlantique à partir du Port. «Cette excellente nouvelle confirme que le Port de Montréal demeure la porte privilégiée pour le transport de fret entre l'Europe et le cœur industriel de l'Amérique du Nord», a déclaré la PDG de l'APM, M^{me} Sylvie Vachon.

Le marché du Midwest et les marchés intérieurs canadiens de l'Ontario et du Québec sont très importants pour le Port de Halifax. «En 2018, le Midwest a fourni 17 % de nos exportations conteneurisées et 22 % de nos importations», a déclaré le directeur des Relations avec les médias et des communications à l'Administration portuaire de Halifax, Lane Ferguson. Cinq cent quarante-sept mille quatre cent quarante-cinq EVP ont transité par le port en 2018.

Les exploitants de terminaux à conteneurs du Port de Halifax, Halterm Container et Ceres Halifax, travaillent avec les compagnies maritimes, le CN, l'International Longshoremen's Association, les exploitants de remor-



CP's extensive intermodal freight rail network reaches such key Midwest centres as Chicago, Detroit, Milwaukee, Minneapolis, Mason City and Duluth.

Le vaste réseau ferroviaire de transport intermodal du CP rejoint de grands centres du Midwest comme Chicago, Detroit, Milwaukee, Minneapolis, Mason City et Duluth.

ber of TEUs moving through the port in the first two months of 2019 was up 8% over last year.

To handle continued anticipated growth in the container sector in the coming years, the MPA is also working in priority with its container terminal operators, Montreal Gateway Terminals Partnership and Termont Terminal, to accelerate the execution of its business strategy for its container terminal project at Contrecoeur. The terminal would have a Phase 1 capacity of up to 1.15 million TEUs.

Most recently, the port announced the addition of a seventh container carrier. Cosco Shipping Lines will start calling the port in April with a transatlantic service. "This excellent news reaffirms the Port of Montreal's place as the preferred gateway for freight transport between Europe and North America's industrial heartland," said MPA President and CEO Sylvie Vachon.

The U.S. Midwest and the inland Canadian markets of Ontario and Quebec are very important for the Port of Halifax. "In 2018, the U.S. Midwest made up 17% of containerized cargo exports and 22% of imports through the port," said Lane Ferguson, Manager of Media Relations and Communications for the Halifax Port Authority. The port handled 547,445 TEUs in 2018.

Port of Halifax container terminal operators Halterm Container Terminal and Ceres Halifax are work-

queurs et les pilotes maritimes pour augmenter les volumes de fret. «Leurs efforts coordonnés ont porté des fruits», a souligné M. Farguson.

«Il existe un énorme potentiel de croissance pour le Port de Halifax qui peut servir de passerelle afin de relier des marchés clés comme le Midwest, le Canada central, les Caraïbes et les États de la Nouvelle-Angleterre avec l'Asie du Sud-Est via le canal de Suez et l'Europe.»

Les initiatives actuelles sont multiples. Ainsi le Port, qui est desservi par 16 lignes de navigation et relié à 150 pays, s'efforce de rationaliser ses procédés de numérisation, d'améliorer sa gestion des données et sa capacité analytique et d'inclure sur son site Web un système de rapport sur des mesures clés par le truchement de son Centre d'opérations portuaires. Les propriétaires des cargaisons et les sociétés de camionnage y trouveront de l'information actualisée à la minute près concernant les données aux portes des terminaux, le temps de séjour hebdomadaire, les arrivées et les départs ainsi que des alertes spéciales. Une première phase de l'initiative fonctionne depuis juin 2018.

La prochaine étape, c'est le développement de systèmes numériques destinés à la communauté portuaire grâce à l'adoption de nouvelles pratiques et normes de partage de données. À cet égard, M. Farguson a cité l'adoption de la plateforme numérique de transport maritime TradeLens, mise au point par Maersk et IBM, qu'il considère comme très importante.

ing with shipping lines, CN, the International Longshoremen's Association workforce, tug operators and marine pilots to increase cargo volumes. "The results of their coordinated effort are being realized," Mr. Farguson said.

"Through Halifax, there is tremendous potential for growth by connecting key markets including the U.S. Midwest, Central Canada, the Caribbean and New England States to Southeast Asia via the Suez Canal and Europe through our international gateway."

Among current initiatives, the port, which is served by 16 shipping lines and connected to 150 countries, is focused on streamlining and digitizing its processes, improving its data management and analytics capacity, and reporting on key metrics through its Port Operations Centre on its website. There, cargo owners and trucking companies can find up-to-the-minute information on terminal gate metrics, weekly dwell time, arrivals and departures, and special alerts. The first phase of the initiative has been operating since June 2018.

The next level is developing a digital Port Community System through the adoption of new data-sharing standards and practices. In that regard, Mr. Farguson said joining the TradeLens digital shipping platform developed by Maersk and IBM has been very important.



**13 WEEKLY
GLOBAL SERVICES**

**Port of
Halifax**

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

**AVERAGE DWELL TIME
OF < 48 HOURS**

**WE'VE GOT
YOUR NUMBER.**

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

PortofHalifax.ca



Ed Bansek

*Pictured calling in Cleveland, the self-unloading bulk carrier **Cuyahoga** is part of the fleet of Lower Lakes Towing Ltd.*
 Le vraquier autodéchargeur **Cuyahoga**, photographié ici lors d'une escale à Cleveland, fait partie de la flotte de Lower Lakes Towing.

Les liaisons à Prince Rupert

Sur la côte Ouest, le Midwest représente une part importante du trafic marchandises conteneurisé qui transite par le Port de Prince Rupert et ces volumes augmentent chaque année.

«Le Port de Prince Rupert est une porte stratégique pour le commerce transpacifique et l'un des ports au développement le plus rapide en Amérique du Nord», a déclaré le VP, Communications et développement commercial du Port de Prince Rupert, Brian Friesen. «Nous sommes le port nord-américain le plus proche de l'Asie, nos clients épargnent donc de un à trois jours de traversée maritime et nous avons historiquement les temps d'immobilisation aux terminaux les plus bas de la côte Ouest.»

Le modèle pour le fret intermodal est unique à Prince Rupert, à cause de l'absence de marché local. «Cela signifie que la grande partie des importations est rapidement et efficacement chargée sur des wagons pour être expédiée vers de grands marchés intérieurs comme le Midwest, a expliqué M. Friesen. Comme nous sommes en dehors des grands centres urbains, la circulation de camions est minimale et les problèmes de congestion sont bien moins importants que dans d'autres grands ports.»

Prince Rupert connections

On the West Coast, the U.S. Midwest represents a significant share of the containerized cargo traffic moving through the Port of Prince Rupert, and those volumes are increasing every year.

“The Port of Prince Rupert is a strategic gateway for transpacific trade and one of the fastest growing ports in North America,” said Brian Friesen, Vice-President of Trade Development and Communications for the Port of Prince Rupert. “Our location as the closest North American port to Asia saves between one and three days of marine transit time, and historically we have among the lowest terminal dwell times on the West Coast.”

The model for intermodal cargo in Prince Rupert is unique as there is no local market. “That means the vast majority of imports are quickly and efficiently loaded onto rail cars and sent to major inland markets such as the U.S. Midwest,” Mr. Friesen said. “As we operate outside of a large urban centre, we have minimal truck traffic and related congestion issues when compared to other major gateways.”

La majeure partie du fret qui transite par Prince Rupert à destination du Midwest vient de Chine, de Corée du Sud et du Japon. Les principaux produits importés sont des pièces d'auto, des meubles, du matériel électronique, des chaussures et des vêtements, de même que des objets ménagers. Côté exportations, des produits agricoles et des produits finis (machines et équipement) arrivent à Prince Rupert à bord des trains du CN pour être expédiés en Asie.

DP World a complété en 2017 une importante expansion qui a porté la capacité totale de son terminal Fairview de 850 000 à 1,35 million EVP. Les travaux comprenaient l'ajout d'un second poste à quai, de 6 000 pi de voie ferrée sur le quai, de 11 ha supplémentaires de faisceaux de remisage ainsi que de trois nouveaux portiques Malacca-max permettant la manutention de navires de 20 000 EVP et plus. DP World donnera plus tard cette année le coup d'envoi de la prochaine phase d'expansion qui va porter la capacité totale du terminal à 1,8 million d'EVP d'ici 2022.

En 2018, le CN a ajouté deux nouvelles voies d'évitement entre Prince Rupert et Jasper et en a prolongé trois autres sur la même route dans le cadre de son programme d'immobilisations de 3,5 milliards \$ de dollars. Le plan d'immobilisations du CN pour 2018 y prévoit des investissements de 3,9 milliards.

En 2017, Ray-Mont Logistics a investi dans la construction d'une nouvelle installation de transbordement du grain près du terminal Fairview afin d'accueillir des trains-blocs chargés de produits agricoles en vrac qui seront transbordés dans des conteneurs.

Le terminal Fairview a manutentionné 1,04 million d'EVP en 2018, doublant le seuil du million pour la première fois. Il s'agissait d'une augmentation de 12 % par rapport à l'année précédente, y compris une hausse de 25 % des exportations chargées totales.

«Le terminal Fairview est l'un des seuls terminaux nord-américains à être desservi par trois grandes alliances de transport maritime», a déclaré M. Friesen. L'Alliance Ocean y offre deux liaisons hebdomadaires, 2M, une, et The Alliance a lancé un nouveau service à Prince Rupert en avril 2018.

Les transporteurs

Des lignes maritimes canadiennes et étasuniennes ainsi que des armateurs étrangers font du commerce dans les ports des Grands Lacs de la région du Midwest. Les navires étasuniens font du commerce interlacs tandis que les autres transporteurs déploient leurs navires sur un plus grand nombre de couloirs commerciaux via les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

La société montréalaise Fednav est le principal utilisateur océanique de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), la filiale de la compagnie qui assure une liaison maritime régulière entre le nord de l'Europe et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, transporte principalement de l'acier et des marchandises générales.

Selon le directeur du Service de ligne régulière à Fednav International ltée, Dennis Pfeffer, les expéditions sont demeurées stables en 2018 dans le service FALLine, et il y a eu une légère hausse des importations canadiennes.

Most of the cargo moving to the U.S. Midwest through Prince Rupert originates in China, as well as South Korea and Japan. Auto parts, furniture, electronics, footwear and apparel, and household goods are the main products on the import side. As for exports, agricultural products and finished machinery and equipment are sent to Prince Rupert on CN's network and then on to Asia.

At the port, DP World completed a major expansion of Fairview container terminal in 2017, bringing its total capacity to 1.35 million TEUs from 850,000 TEUs. The expansion included the addition of a second berth, 6,000 feet of new on-dock rail, an 11-hectare increase of the storage yard, and three new Malacca-max cranes capable of handling 20,000+ TEU vessels. DP World will begin construction on the next phase of terminal expansion later this year, bringing the total terminal capacity up to 1.8 million TEUs by 2022.

In 2018, CN completed two new sidings between Prince Rupert and Jasper as well as three siding extensions along the same route as part of its \$3.5-billion capital program. CN's capital plan for 2019 includes \$3.9 billion of investment.

In 2017, Ray-Mont Logistics invested in a new grain transload facility near Fairview Terminal capable of accommodating unit trains of bulk agricultural products to be trans Fairview Terminal handled 1.04 million TEUs in 2018, crossing the 1-million TEU threshold for the first time. This represented volume growth of 12% year over year, including a 25% increase in total laden exports.

"Fairview Terminal is one of the only terminals in North America with services from all three major shipping alliances," Mr. Friesen said. The Ocean Alliance has two weekly services, 2M has one weekly service, and The Alliance introduced a new service into Prince Rupert in April 2018.

Carriers

Canadian and U.S. shipping lines and foreign-flag operators sail to and from Great Lakes ports in the Midwest region. U.S.-flag vessels focus on inter-Lakes trades, while other carriers are engaged in a wider range of trades via the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system.

Montreal-based Fednav is the largest ocean-going user of the St. Lawrence-Great Lakes Seaway. Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), the company's regular maritime service from Northern Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports, carries mainly steel and general cargo.

Dennis Pfeffer, Liner Manager for Fednav International Ltd., said shipments in 2018 remained unabated on the FALLine service, which experienced an uptick in Canadian imports.

FALLine's steel shipments are primarily destined to the auto and construction industries in general. "Although steel is FALLine's base cargo, heavy lifts and other general cargo have always been important and

Les cargaisons d'acier de FALLine sont principalement destinées aux industries de l'automobile et de la construction en général. «Bien que le fret de base de FALLine soit l'acier, les colis lourds et d'autres types de marchandises générales sont toujours importants et vont le rester, a soutenu M. Pfeffer. FALLine a assuré le transport de certaines cargaisons spéciales uniques vers des ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs pendant la saison 2018, ce qui a rendu notre 59^e saison estivale beaucoup plus fructueuse.»

Selon M. Pfeffer, la saison régulière 2019 de FALLine sur la voie de navigation du Saint-Laurent et des Grands Lacs, qui a commencé le 26 mars (trois jours plus tôt que l'an dernier), devrait débuter sur une note positive parce que les clients veulent refaire leurs stocks qui ont baissé pendant l'hiver. «Tant les transporteurs internationaux que l'industrie maritime en général demeurent dans l'incertitude quant à la tournure que les importations d'acier vont prendre en 2019 en raison des tarifs de 25 % dont ont été frappées ces marchandises en 2018 (en vertu de l'article 232 de la Trade Expansion Act de 1962). Cette décision des autorités américaines a fait en sorte que les intervenants et les utilisateurs finaux ont payé des prix plus élevés, car les aciéries ont augmenté le prix de leur acier à la hauteur des 25 %, voire davantage.»

«En général, l'économie mondiale affiche un léger essoufflement à cause de différents facteurs micro et macro-environnementaux. Nous sommes cependant optimistes quant à la suite des choses.»

Selon M. Pfeffer, la congestion importante dans certains ports de déchargement ainsi que la pénurie de main-d'œuvre constituent des difficultés supplémentaires.

Le service Cleveland Europe Express du groupe hollandais Spliethoff offre une liaison bimensuelle pour le transport de conteneurs et de marchandises diverses entre Anvers et Cleveland. Le service entame sa sixième année d'exploitation transatlantique en 2019.

Le chef du département atlantique de Spliethoff, Bart Peters, a indiqué que la compagnie avait transporté des conteneurs, de l'acier et des cargaisons spéciales, notamment des éoliennes, à Cleveland pendant la saison 2018. Le grain a été la principale cargaison expédiée.

Pour l'avenir, M. Peters s'est dit inquiet des tarifs imposés par les États-Unis sur les importations d'acier, mais il croit que la principale menace pour le commerce sur les Grands Lacs est ce qu'il appelle les frais de pilotage «prohibitifs», en particulier le coût des pilotes étasuniens.

Les autres transporteurs qui font régulièrement escale dans les ports des Grands Lacs du Midwest sont notamment Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, le Groupe Desgagnés, Canfornav and Lower Lakes Towing, filiale de Rand Logistics. Rand Logistics, dont le siège se trouve au New Jersey, est le seul transporteur qui peut offrir des services de port à port tant au Canada qu'aux États-Unis sur les Grands Lacs. Les navires de la compagnie opèrent soit en vertu de la Jones Act (qui réserve le commerce maritime intérieur aux navires construits aux États-Unis, qui appartiennent à des Américains et dont les équipages sont américains) ou sous le régime de la Loi sur le cabotage du Canada. 

will remain so," Mr. Pfeffer maintained. "FALLine carried some unique project cargoes to the St. Lawrence River and Great Lakes ports during the 2018 season, which made our 59th summer season that much more interesting."

Moving forward, Mr. Pfeffer said FALLine's 2019 regular season on the St. Lawrence-Great Lakes waterway beginning on March 26 (three days earlier than last year) is expected to start on a positive note as receivers look to replenish their winter stocks.

"Both international carriers and the maritime industry remain uncertain regarding steel imports going forward in 2019, due to 25% tariffs on these goods under Section 232 (of the Trade Expansion Act of 1962) put in place by American authorities in 2018," Mr. Pfeffer said. "In saying this, stakeholders and end users paid higher prices as domestic mills increased the price of their steel, in many cases matching or surpassing the 25% tariffs in place."

"In general, the world economy is presently in a slight downturn due to various micro and macro environment factors. However, we are optimistic this will pick up going forward."

"Additional challenges include severe congestion at select discharge ports and/or lack of labour availability," Mr. Pfeffer added.

The Dutch Spliethoff Group operates the Cleveland-Europe Express, a container and breakbulk service that sails between Antwerp and Cleveland twice a month. It is entering its sixth year of transatlantic operations in 2019.

Bart Peters, head of Spliethoff's Atlantic Department, said the company carried containers, steel and project cargo such as windmills into Cleveland during the 2018 season. Grain was the main outbound cargo.

Looking ahead, Mr. Peters said he is concerned about American tariffs on steel imports, but that the main challenge on the Great Lakes trade is what he calls the "prohibitive" cost of pilotage – in particular the cost of U.S. pilots.

Other carriers calling regularly at Great Lakes Midwest ports include Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, Groupe Desgagnés, Canfornav and Lower Lakes Towing, a subsidiary of Rand Logistics. Rand Logistics, headquartered in New Jersey, is the only carrier able to offer port-to-port services in both Canada and the U.S. on the Great Lakes. The company's vessels operate either under the Jones Act (which reserves domestic waterborne commerce to U.S.-owned, built and crewed ships) or under the Canada Coasting Trade Act. 

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



SHORTSEA SHIPPING ON GREAT LAKES/ST. LAWRENCE

Industry optimistic on resolving challenges

LE TMCD SUR LES GRANDS LACS ET LE SAINT-LAURENT

L'industrie croit pouvoir relever les défis

Julie Gedeon

Maritime carriers are expecting another busy Seaway season this year. Photo shows the Algoma Equinox and the G3 Marquis bulk ships in the channels of Duluth harbour.

Les transporteurs maritimes s'attendent à une autre saison occupée cette année sur la Voie maritime. On voit ici les vraquiers Algoma Equinox et G3 Marquis dans le port de Duluth.



On s'attend en 2019 à une autre année grouillante d'activités dans le transport maritime à courte distance (TMCD) sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, malgré certains motifs d'inquiétude.

Les compagnies s'affairent déjà à transporter les surplus de céréales de l'automne dernier. C'est principalement l'augmentation de 20 % des expéditions de grain en 2018 qui explique les volumes de fret records dans la Voie maritime du Saint-Laurent, du jamais vu depuis 2007. Cette hausse a aussi compensé la diminution des expéditions de sel due à une grève de 12 semaines à la mine de sel de Goderich (Ont.) l'été dernier ainsi qu'aux infiltrations d'eau prolongées à la mine Cargill de Cleveland (Ohio) qui ont fait chuter la production.

Le besoin de refaire les stocks de sel et la vigueur des cargaisons traditionnelles d'acier, de minerai de fer et surtout de céréales ont tenu les navires de CSL occupés.

«Nous assistons à ce qu'on peut appeler une «nouvelle norme, soit une croissance annuelle moyenne des récoltes de céréales de 2,5 % par année conjuguée à une forte demande internationale pour ce produit de haute qualité», affirme Julie Lambert, directrice principale, Affaires commerciales à CSL. «Il existe aussi des limites infrastructurelles à la quantité de blé qui peut être transportée vers l'Ouest, de sorte que le transport maritime sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent devient une option intéressante.»

Parmi les nouvelles initiatives qu'entreprendra CSL cette année, il y a la transformation du CSL Tadoussac pour un client qui a besoin de clinker. «Nous avons également à l'œil certaines occasions d'affaires sur la côte Est, mais nous risquons d'avoir un problème de capacité, étant déjà très occupés», a déclaré M^{me} Lambert.

À cause du risque de brusques changements de cap dans les politiques tarifaires américaines internationales, CSL surveille avec vigilance les décisions commerciales de la Maison-Blanche. Le refus de notre canola par la Chine,

This year's navigational season throughout the Great Lakes and St. Lawrence is expected to be another bustling one for shortsea shipping, but it isn't without concerns.

Companies are already busily moving what's left of last fall's grain. The 20-per-cent increase in 2018's grain shipments primarily accounted for the St. Lawrence Seaway's highest cargo volume levels since 2007. They also offset a decline in salt shipments resulting from a 12-week strike at the salt mine in Goderich, Ont., last summer, and long-term water leakage at the Cargill mine in Cleveland, Ohio, that affected production.

The need to replenish salt inventories, along with strong traditional cargos of steel, iron ore and yet more grain, will have the vessels at Canada Steamship Lines on the move.

“We're seeing what's being called ‘the new normal’ in grain crops increasing an average 2.5% from year to year and a strong international demand for this high-quality product,” says, Julie Lambert, CSL's senior director, Commercial. “There are also infrastructure limitations to the amount of wheat that can move West so that shipping through the Great Lakes and St. Lawrence is an effective alternative.”

Some of CSL's new business this year includes modifying the CSL Tadoussac for a customer requiring cement clinker. “We're also looking at some opportunities on the East Coast, but capacity might be an issue with us being so busy,” Lambert says.

Potentially abrupt changes in American tariff policies worldwide has CSL vigilantly monitoring White House trade decisions. China's rejection of canola ostensibly in retaliation for Canada's arrest of technology giant's Huawei's chief financial officer is another concern for shipping lines, even those not directly carrying this cargo.



apparemment un geste de représailles pour l'arrestation au Canada de la directrice financière du géant des télécoms Huawei, préoccupe également les compagnies maritimes, même celles qui ne transportent pas de canola.

«Il y aura probablement moins de minerai de fer d'expédié à l'étranger cette année, car les États-Unis en gardent davantage pour leur propre usage, note M^{me} Lambert. Et l'évolution de la situation avec la Chine pourrait finir par nuire à nos affaires.»

CSL se prépare pour d'autres changements. Parmi ceux-ci, il y a l'obligation en vertu des règlements sur la Zone de contrôle des émissions (ZCE) de limiter la teneur en soufre de son carburant à 0,5 % à compter de 2020 ou d'obtenir une réduction équivalente du soufre par d'autres moyens. «Nous pensons installer des dispositifs de nettoyage des gaz d'échappement», de poursuivre M^{me} Lambert.

Et elle ajoute: «L'industrie doit se débattre avec une réglementation de plus en plus complexe. Outre les nouvelles exigences concernant la ZCE, les taxes canadiennes sur le carbone entrées en vigueur le 1^{er} avril en Ontario et au Nouveau-Brunswick (deux des quatre provinces qui n'ont pas adopté leur propre système de tarification du carbone), et la réglementation imminente du traitement des eaux de ballast sur les Grands Lacs contribuent à créer un milieu d'exploitation très complexe. Tout effort de rationalisation et d'harmonisation des exigences serait assurément très bien reçu par les propriétaires de navires et les armateurs.»

La pénurie de main-d'œuvre

Le plus grand défi de l'industrie à l'heure actuelle, c'est de trouver et retenir des marins compétents. «C'est un problème partout au Canada, surtout pour les officiers et les capitaines», indique M^{me} Lambert. Elle félicite la Chambre de commerce maritime pour ses efforts afin d'attirer les jeunes Canadiens vers la profession pour combler les nombreux départs à la retraite, mais recruter et former cette relève prendra du temps.

L'autre grande barrière, c'est le temps qu'il faut aux marins formés dans d'autres pays pour obtenir le droit de travailler sur des navires canadiens. «En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, un marin doit avoir le statut de résident canadien et il faut plus de deux ans pour l'obtenir, explique M^{me} Lambert. Nous espérons que la Chambre pourra convaincre le gouvernement fédéral d'accélérer le processus parce qu'il y a des gens qualifiés qui attendent l'autorisation de travailler.»

Algoma Central Corporation fait de son mieux pour combler la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. «Nous faisons un véritable effort pour recruter, former et retenir nos employés», déclare le président et chef de la direction d'Algoma, Gregg Ruhl. «Nous avons haussé les salaires et amélioré les avantages sociaux.»

La compagnie s'attend à une autre saison bien remplie après une année 2018 où la demande de minerai de fer, de granulats de construction et de sel a été forte, et où les expéditions de grain ont augmenté. «Les excellents débouchés pour les exportations de minerai l'an dernier ont mis à l'épreuve la capacité du système et nous a tenus très occupés, d'indiquer M. Ruhl. La demande sera peut-être un peu moins grande cette année parce que les États-Unis vont s'en réserver plus pour leur propre usage, mais nous allons être encore occupés.»

Les navires devraient avoir des cargaisons complètes parce qu'il faudra reconstituer une partie des stocks de sel avec du sel importé, car la production intérieure ne suffira pas à la demande à cause des pénuries en Ontario et dans le Midwest dues aux rigueurs de l'hiver et aux problèmes de production de l'an



TSC

CSL's Julie Lambert sees bright future for grain shipments.

Julie Lambert de CSL s'attend à une croissance des expéditions de grain.

“We'll probably see less iron ore shipped abroad this year, as the U.S. keeps more of it for domestic use,” Ms. Lambert notes. “And depending on how the situation with China unfolds, it could affect our business eventually.”

CSL is preparing for other changes. Among them is the need under Emission Control Area (ECA) regulations to use 0.5% sulphur content fuel in 2020 or achieve the equivalent sulphur reduction by other means. “We're looking into installing exhaust gas cleaning technology,” Lambert says.

“The industry is facing regulatory complexity,” Ms. Lambert adds. Along with the new ECA requirements, she notes the Canadian carbon taxes that started April 1 in Ontario and New Brunswick (two of the four provinces that didn't adopt their own carbon pricing systems), as well as forthcoming ballast water treatment regulations for the Great Lakes. “All of this creates a very complex operating environment, so any efforts to streamline and harmonize requirements would be extremely beneficial to ship owners and operators.”



EMPIRE STATE OF MIND

Our Thought Process... We wouldn't be the best if our thinking didn't reflect this frame of mind. It is not merely our extensive knowledge on marine cargo solutions but how we apply and personalize every element to meet your needs. **JOIN THE EMPIRE.**



**Empire
Stevedoring**

achodos@empstev.com
goro@empstev.com

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

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

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





AVIS DE NOMINATION

Le président du conseil d'administration de la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central (CPSLC), le capitaine Alain Arseneault, a le grand plaisir de vous annoncer l'arrivée de Me Brigitte Dufour à titre de Directrice de l'administration et des affaires corporatives.

Me Dufour a plus de 25 ans d'expérience en droit corporatif au sein de grandes entreprises canadiennes dont Le Groupe Jean Coutu où elle a œuvré à titre de Vice-Présidente, affaires juridiques et secrétaire corporatif jusqu'à la vente de la compagnie en mai 2018.

Me Dufour détient un Baccalauréat en droit (LL.B.) de l'Université de Montréal et est membre du Barreau du Québec depuis 1992.

À titre de Directrice de l'administration et des affaires corporatives, Me Dufour supervisera entre autres l'équipe de gestion de la corporation et agira à titre de secrétaire corporative du conseil d'administration et de ses différents comités.

La Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central a été constituée en 1873 et offre des services de pilotage maritime entre Québec et Montréal, incluant le Port de Montréal. La mission de la CPSLC et de ses pilotes est d'assurer la conduite sécuritaire et efficace des navires assujettis au pilotage obligatoire entre Québec et Montréal.



NOTICE OF APPOINTMENT

The President of the Board of Directors of the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots (CPSLC), Captain Alain Arseneault, is pleased to announce the arrival of Brigitte Dufour as Director of Administration and Corporate Affairs.

Ms. Dufour has over 25 years of corporate law experience with major Canadian companies including The Jean Coutu Group where she served as Vice President, Legal Affairs and Corporate Secretary until the company's sale in May, 2018.

Ms. Dufour holds a Bachelor of Laws (LL.B.) from the University of Montreal and has been a member of the Quebec Bar since 1992.

As Director of Administration and Corporate Affairs, Ms. Dufour will oversee, among other things, the management team of the Corporation and will act as Corporate Secretary to the Board of Directors and its various committees.

The Corporation of Mid St. Lawrence Pilots was incorporated in 1873 and offers marine pilotage services between Quebec City and Montreal, including the Port of Montreal. The mission of the CPSLC and its pilots is to ensure the safe and efficient conduct of vessels subject to compulsory pilotage between Quebec and Montreal.

www.cpslc.ca

Labour shortages

Among the industry's biggest challenges at the moment is finding and keeping qualified seafarers. "It's an issue throughout Canada, with primarily a shortage of officers and masters," Ms. Lambert says. She welcomes the Chamber of Marine Commerce for spearheading efforts to attract younger Canadians into the profession to replace the many retiring workers, but these new people will take some time to recruit and train.

The other major issue is how long it takes for trained seafarers from other countries to qualify to work on Canadian-flagged vessels. "Under the Canadian Shipping Act, a seafarer must have Canadian residency, which can take more than two years to obtain," Ms. Lambert explains. "We're hopeful that the Chamber will convince the federal government to speed up the process because there are qualified people waiting for permission to work."

Algoma Central Corporation is also doing its best to maintain a skilled labour shortage. "We're making a real effort to recruit, train and retain our employees," Gregg Ruhl, Algoma's President and CEO, says. "We have increased our wages and improved benefits."

The company expects another busy season after last year's strong demand for iron ore, construction aggregates, salt, as well as larger grain shipments. "Last year's strong market for exported ore really put pressure on the system's capacity, and had us fully booked," Mr. Ruhl says. "Demand might be a bit less this year because the U.S. is likely keeping more of it for domestic use, but we'll still be busy."

Ships are expected to be fully booked with the need to restock salt inventories with not only domestic production but imported salt to make up for the current shortages in Ontario and the Midwest after the icy winter and last year's production issues. "We also see more Canadian cement headed to the U.S. than in the past," Mr. Ruhl adds.

Reduced vessel capacity

Algoma took possession of a 2008-built product tanker this past December. Renamed **Algonorth**, it's the seventh vessel within Algoma's tanker fleet to move petroleum products through the Great Lakes, Seaway and East Coast. An eighth tanker, built in 2010 and rechristened as the **Algoterra**, was joining the fleet in April.

"With these two newly acquired vessels, we've increased our tanker carrying capacity by more than 40 per cent," Mr. Ruhl notes. "We're excited to be able to help the Canadian petroleum industry expand its market reach."

The **Algoma Conveyor**, the company's fourth newly built Seaway-max self-unloading dry-bulk carrier, left China's Yangzijian shipyard in mid-February. It was scheduled to make its way through



Paul Beesley

A Groupe Desgagnés freighter passes through a lock of the Welland Canal.

Un cargo du Groupe Desgagnés franchit une écluse du canal Welland.

dernier. «Nous pensons aussi que plus de ciment canadien sera expédié vers les États-Unis», d'ajouter M. Ruhl.

Une capacité de transport réduite

Algoma a pris possession en décembre dernier d'un transporteur de produits construit en 2008. Rebaptisé **Algonorth**, il devient le septième bâtiment de la flotte de pétroliers d'Algoma affecté au transport de produits pétroliers sur les Grands Lacs, la Voie maritime et la côte Est. Un huitième navire-citerne, construit en 2010 et rebaptisé **Algoterra**, s'est joint à la flotte en avril.

«Avec ces deux nouvelles acquisitions, nous avons augmenté la capacité de notre flotte de pétroliers de plus de 40 %, note M. Ruhl. Nous sommes vraiment contents de pouvoir aider l'industrie pétrolière canadienne à élargir sa part de marché.»

L'**Algoma Conveyor**, quatrième vraquier sec autodéchargeur Seawaymax neuf de la compagnie, a quitté le chantier naval Yangzijiang, en Chine, à la mi-février. Il devait franchir le canal de Panama et atteindre la côte Est en avril. La flotte de navires Equinox d'Algoma comprend donc maintenant quatre vraciers sans appareils et quatre vraciers autodéchargeurs.

Malgré ces nouvelles acquisitions, Algoma a un navire de moins. Sa flotte est passée de 20 à 19 transporteurs de vrac sec à cause de l'usure normale et de certaines difficultés éprouvées avec les chantiers navals qui devaient livrer de nouveaux vraciers autodéchargeurs. «Nous avons eu quelques succès récents en Chine,

the Panama Canal and up the East Coast in April. The addition brings Algoma's Equinox Class to four gearless bulkers and four self-unloaders.

Despite these new acquisitions, Algoma is down a ship. It has gone from 20 to 19 dry-bulk carriers after normal attrition and some difficulty with shipyards delivering new self-unloaders. "We've had some recent success in China but had to cancel some of our orders with a Croatian shipyard," Mr. Ruhl shares. "We, therefore, have to find innovative ways to create more capacity with our existing vessels – i.e. do more with less."

As a result, Algoma spent more than usual on ship maintenance and improvements over the winter so that vessels can load and unload quicker and be as reliable as possible.

Mr. Ruhl applauds the St. Lawrence Seaway administrators for opening the Welland Canal on March 22 – a week earlier than last year, and four days earlier than the Seaway's Montreal to Lake Ontario section. He also hopes the Welland Canal will stay open a week or so longer at the end of the 2019 season.

"These additional days on each side of the season make a huge difference in terms of what we can

mais il a aussi fallu annuler certaines commandes auprès d'un chantier naval croate, précise M. Ruhl. Nous devons donc trouver des façons novatrices d'augmenter notre capacité de transport avec les navires que nous avons – en somme, faire plus avec moins.»

En conséquence, Algoma a dépensé plus qu'à l'habitude pour l'entretien et l'amélioration de sa flotte pendant l'hiver pour que ses navires puissent charger et décharger plus vite et avec la plus grande fiabilité possible.

M. Ruhl félicite les administrateurs de la Voie maritime du Saint-Laurent d'avoir ouvert le canal Welland le 22 mars – une semaine plus tôt que l'an dernier et quatre jours avant le tronçon Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime. Il espère aussi que le canal Welland va rester ouvert au moins une semaine de plus à la fin de la saison 2019.

«Ces jours additionnels en début et en fin de saison font une énorme différence pour nos livraisons, indique-t-il. C'est un bon exemple de la manière dont l'industrie peut accélérer la cadence pour répondre aux besoins lorsque la demande est forte et l'offre de navires, réduite.»

Même si elles n'ont pas nui aux laquiers d'Algoma autant qu'aux navires océaniques, les restrictions de vitesse pour éviter les collisions avec les baleines noires de l'Atlantique Nord dans le golfe du Saint-Laurent ont coûté des centaines de milliers de dollars à la compagnie.

«Algoma tient énormément à protéger cette espèce menacée, nos équipages recueillent même des données de localisation, de souligner M. Ruhl. Nous avons tout avantage à réussir à localiser précisément les baleines afin de pouvoir conserver des vitesses normales en leur absence. Les ajustements faits cette année aux exigences de ralentissement obligatoire sont un bon pas en ce sens.»

Les besoins de pilotage ont changé

Le pilotage est un autre dossier. «Il est certain que nous voulons des pilotes locaux bien formés et qualifiés à bord des navires qui ne connaissent pas bien nos voies de navigation, mais les transporteurs du pays comme nous ne peuvent se permettre de payer des pilotes pour transporter du vrac sec, d'expliquer M. Ruhl. Les droits de pilotage élevés pourraient nous rendre non concurrentiels pour les voyages en eaux intérieures.»

deliver,” he says. “It’s an example of how when demand is strong and ships supply is tight, the industry steps up to accommodate everyone.”

While it hasn't affected Algoma's lakers as much as salties, the speed restrictions to avoid collisions with the North Atlantic right whales off the St. Lawrence Gulf has cost the company hundreds of thousands of dollars.

“Algoma is strongly supportive of protecting this endangered species with our crew even involved in collecting siting data,” Mr. Ruhl emphasizes. “However, the more scientific we are about locating the whales accurately so that we can go at normal speeds when they aren't present, the better it is for business. The adjustments to this year's mandatory slowdown requirements are a good step in that direction.”

New pilotage needs

Pilotage is another issue. “Of course, we want well-trained and qualified local pilots on ships unfamiliar with our waterways but, as domestic carriers, we cannot afford to pay pilots for the dry-bulk business,” Mr. Ruhl explains. “The high pilotage fees would make our domestic trades uncompetitive.”

Algoma is working closely with the Great Lakes Pilotage Authority to maintain a robust training and pilotage certification program so that Algoma officers can continue to safely and economically navigate the company's vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence.

The Chamber of Marine Commerce has spearheaded the need for pilotage reform. “We hope to see the federal government introduce amendments to Canada's Pilotage Act this spring,” says Bruce Burrows, the Chamber's President. “Right now, we have a highly antiquated monopoly with fees the industry can't afford and the possibility of price-sensitive cargos, such as grain, being railed West to the Pacific Gateway, or trucked south to the Mississippi, if we don't lower pilotage costs.”

BESOIN DE DONNÉES RÉCENTES SUR LES ACTIVITÉS MARITIMES SUR LE SAINT-LAURENT ET LE SAGUENAY?

LE SYSTÈME D'INFORMATION MARITIME (SIM) C'EST:

- Des analyses trimestrielles sur le trafic maritime
- Des bases de données historiques relatives aux navires sur le Saint-Laurent et le Saguenay - depuis 2006
- Des indicateurs journaliers de l'état de l'activité maritime sur le Saint-Laurent et le Saguenay
- Des informations mensuelles sur les marchandises transitant dans les principaux ports du Québec

statsmaritimes.com

Abonnements:
Isabelle Durette, Innovation maritime
isabelle@imar.ca | 418-725-3525 x 4600



SOCIÉTÉ DE
DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
DU SAINT-LAURENT



INNOVATION
MARITIME
Développement économique du Québec

NEED FOR RECENT DATA ON MARITIME ACTIVITIES ON THE SAGUENAY & ST. LAWRENCE RIVERS?

THE MARITIME INFORMATION SYSTEM (MIS) IT'S:

- Quarterly analyses on shipping traffic
- Databases containing historical information on vessels operating on the St. Lawrence and Saguenay rivers - since 2006
- Daily indicators on the state of maritime activity on the St. Lawrence and Saguenay rivers
- Monthly information on cargo transiting in Québec's main ports

statsmaritimes.com

Subscription:
Isabelle Durette, Innovation maritime
isabelle@imar.ca | 418-725-3525 x 4600

Algoma collabore étroitement avec l'Administration de pilotage des Grands Lacs pour maintenir un solide programme de formation et de certification des pilotes afin que les officiers d'Algoma puissent continuer de piloter de façon sécuritaire et économique les navires de la compagnie qui circulent sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

La Chambre de commerce maritime réclame une réforme du pilotage. «Nous espérons que le gouvernement fédéral apportera des modifications à la Loi sur le pilotage du Canada ce printemps», a déclaré le président de la Chambre, Bruce Burrows. «Actuellement, nous avons un monopole préhistorique et des droits que l'industrie ne peut pas se permettre de payer. Si les coûts du pilotage ne diminuent pas, les marchandises sensibles aux prix comme le grain risquent d'être transportées par train vers l'Ouest jusqu'à la Porte du Pacifique, ou par camion vers le sud jusqu'au Mississippi.»

Selon M. Burrows, les droits doivent être abordables pour que le transport maritime courte distance soit en bonne santé dans le corridor Grands Lacs-Saint-Laurent. Il propose en outre de créer des encouragements pour inciter les expéditeurs à passer au mode maritime. «Si on offrait, par exemple, un crédit d'impôt aux transporteurs qui peuvent prouver qu'ils ont changé de mode, cela diminuerait la circulation interurbaine et la congestion routière entre le Québec et l'Ontario. Cela aussi contribuerait à réduire de façon importante les émissions de gaz à effet de serre.»

Il note que le gouvernement du Québec a exploré d'autres options, comme le partenariat réussi entre McKeil Marine et l'Aluminerie Alouette à Sept-Îles (Qué.). Le transport d'aluminium par les barges de McKeil a éliminé, estime-t-on, 300 000 tonnes de gaz à effet de serre sur une période de 12 ans en retirant des camions de la route 138, et ses effets bénéfiques se font toujours sentir.

M. Burrows souligne que le transport maritime courte distance est dynamique sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Plus de 40 % de la flotte intérieure fait ses escales de port à port en moins de 24 heures, mais l'industrie est en concurrence avec les autres modes et doit garder ses coûts de fonctionnement bas pour conserver et augmenter sa clientèle. **M**

Mr. Burrows says fees must be affordable to keep shortsea shipping robust within the Great Lakes – St. Lawrence corridor. He further proposes creating incentives to shippers to encourage them to switch to the marine mode. “If incentives were offered, perhaps as a tax credit, upon proving this switch in mode, we could get rid of some of the intercity traffic and highway congestion between Quebec and Ontario,” he explains. “That would also significantly reduce greenhouse gas emissions.”

He notes that the Quebec government has been looking for other possibilities such as the successful partnership between McKeil Marine and the Aluminerie Alouette facility in Sept-Îles, Que. McKeil's barge transport of aluminium saved an estimated 300,000 tonnes of greenhouse gas emissions over a 12-year-period by removing trucks from the congested Highway 138 and it continues to do so.

Mr. Burrows emphasizes that shortsea shipping is vibrant on the Great Lakes and St. Lawrence with more than 40 per cent of the domestic fleet making its port-to-port stops in under 24 hours, but the industry is in a highly competitive situation vis-à-vis other modes and needs to keep its operating costs low to maintain and increase business. **M**

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

traverse ferry

Rivière-du-Loup
Saint-Siméon

Un environnement unique
Une traversée de première classe

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

Horaire et tarifs

traverserdl.com
418 862-5094

Traverse
Rivière-du-Loup/St-Siméon

@traverserdl
#traverserdl

Aucune réservation nécessaire, sauf groupes en autobus





*Within the context of shortsea operations, the **Tranquil Ace** recently arrived at Nanaimo with a delivery of Mercedes Benz vehicles.*

Dans le contexte des opérations de TMCD, le **Tranquil Ace** est récemment arrivé à Nanaimo avec un chargement de véhicules Mercedes Benz.

Shortsea initiatives on the West Coast

Initiatives à courte distance sur la côte Ouest

Colin Laughlin

Sur la côte ouest du Canada, le transport maritime à courte distance reste relativement sous-utilisé par rapport aux autres grandes régions portuaires.

Au cours de la dernière décennie, l'intérêt portait sur «le transport de conteneurs par voies navigables», selon une publication de Metro Vancouver, un district régional constitué en vertu de la province, et représentant les gouvernements locaux dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. «Nous espérons faire passer le trafic des marchandises du camion au chaland afin de réduire le nombre de voyages de camion vers et depuis les terminaux portuaires.» L'organisation souligne que la pénurie de terrains industriels autour du Port de Vancouver constitue un obstacle au développement des terminaux côté ville, pour le rail et le camionnage.

On Canada's West Coast, shortsea shipping remains relatively underdeveloped compared with other major port regions.

Interest over the past decade has focused on “the transportation of containers via waterways,” according to a publication by Metro Vancouver, a provincially incorporated regional district representing local governments across B.C.'s lower mainland. “The hope expressed is to shift goods movement from truck to barge and thereby reduce the number of truck trips to and from Port terminals.” The organization cites the shortage of industrial land around the Port of Vancouver as an impediment to developing the landside terminals necessary for rail and trucking.

Toutefois, le transport maritime à courte distance comprend le transport maritime de passagers et celui des marchandises, souligne Transports Canada; vision élargie que partage le président et chef de la direction de BC Ferries. Dans une récente présentation au Chartered Institute of Logistics and Transportation, Mark Collins a annoncé la création d'un service de traversier pour le centre-ville de Vancouver depuis Port Moody, situé à l'extrémité de Burrard Inlet, soit environ 25 kilomètres à l'est du centre de transport de la ville. La voie navigable proposée remplacerait un train de banlieue quotidien, le West Coast Express, et libérerait des voies de chemin de fer pour le fret à destination des terminaux du port intérieur du Port de Vancouver.

M. Collins a confié à *Maritime Magazine*: «À une époque où les routes sont de plus en plus congestionnées, les transbordeurs offrent des solutions de transport en commun dans le monde entier. Des villes comme Londres, Hong Kong et Rio de Janeiro ont utilisé les voies navigables pour améliorer les transports. Pourquoi pas Vancouver? C'est une ville péninsule, complètement entourée d'eau. Et là où il y a de l'eau, il y a possibilité de transport. Nous avons juste besoin de créativité pour l'exploiter.»

Zoran Knezevic, président et directeur général de l'Administration portuaire de Port Alberni, abonde dans le même sens: «Lorsque nous examinons notre vaste littoral, nous constatons que nous n'utilisons pas pleinement notre autoroute maritime.» M. Knezevic a fait la promotion de Port Alberni, sur l'île de Vancouver, comme plaque tournante de transbordement pour les très grands navires porte-conteneurs. Le concept envisage de faire passer des conteneurs par barge vers les ports voisins des États-Unis et du Canada, y compris les destinations industrielles situées dans le Port de Vancouver.

«Avec le transport maritime à courte distance et l'utilisation de barges, n'importe quel stationnement asphalté devient une installation de déchargement, en particulier sur le fleuve Fraser, où se situe notre industrie», a ajouté M. Knezevic. Le Port d'Alberni estime qu'une seule barge pourrait éliminer jusqu'à 600 trajets de camions commerciaux.

However, shortsea shipping includes marine transportation of passengers as well as goods notes Transport Canada, and the President and CEO of BC Ferries takes the broader view. In a recent presentation made to the Chartered Institute of Logistics and Transportation, Mark Collins said he has proposed creating passenger ferry service to downtown Vancouver from Port Moody situated near the end of Burrard Inlet about 25 kilometres east of the city's transportation hub. The proposed water route would replace a daily commuter train, the West Coast Express, and free up rail tracks for cargo into the Port of Vancouver's inner harbour terminals.

Mr. Collins told *Maritime Magazine*, "In an era of increasingly congested roads, ferries offer commuter solutions around the world. Cities like London, Hong Kong and Rio de Janeiro have used waterways to improve transportation. Why not Vancouver? It is a peninsula city that is completely surrounded by water. And where there is water, there is opportunity for transportation. We just need the creativity to harness it."

Zoran Knezevic, President and CEO, Port Alberni Port Authority would agree. "When we look at our vast coastline ... we are not using our marine highway to its fullest," said Mr. Knezevic, who has been promoting Vancouver Island's Port Alberni as a potential transshipment hub for Ultra Large Container Vessels. The concept envisages barging containers to neighbouring ports in the US and Canada, including industrial destinations within the Port of Vancouver.

"With shortsea shipping and barging, any paved parking lot becomes an off-loading facility especially on the Fraser River where our industry is located," Mr. Knezevic said. The Port of Alberni estimates a single barge could eliminate as many as 600 commercial truck trips.



esCARGO_t LOGISTICS?

visit www.pathbc.ca

ATH

Opération à courte distance au port de Nanaimo

Ailleurs sur l'île de Vancouver, le Port de Nanaimo a commencé début mars ses opérations de transport maritime à courte distance pour les véhicules importés arrivant à la nouvelle usine de préparation d'automobiles du Port. Ainsi, le 8 mars, le **Tranquil Ace** est arrivé à Nanaimo avec la première livraison de véhicules Mercedes Benz acheminés par le canal de Panama. Les véhicules subissent une préparation finale avant d'être expédiés du terminal du Port de Duke Point vers la partie continentale de la Colombie-Britannique par BC Ferries et les barges Seaspan.

Le porte-parole du Port, David Mailloux, a déclaré s'attendre à environ un navire par mois pour un total d'environ 10 000 véhicules cette année. Depuis 2012, le terminal de Duke Point est également utilisé pour les expéditions sur courte distance de bois conteneurisé vers le terminal de DP World, à Burrard Inlet. Plus récemment, «nous avons chargé des barges pleines de bois – peut-être deux ou trois barges par semaine – vers diverses installations de transbordement du fleuve Fraser», a déclaré Kelly Williams, vice-présidente des terminaux et de l'arrimage de Western Stevedoring.

«Le transport maritime à courte distance doit faire partie de la solution à long terme, en particulier dans le Lower Mainland, pour mieux utiliser nos voies navigables et permettre aux personnes et aux marchandises de délaissier la route», a ajouté M^{me} Williams.

Au Port de Prince Rupert, il existe également une capacité de transport de chalands et de cargaisons spéciales, a expliqué Miles Hollingbury, directeur du marketing et du développement des affaires chez Western Stevedoring. «Nous avons une rampe ro-ro pour les barges, mais le problème, à Prince Rupert, c'est qu'il n'y a pas de quai en eau profonde sauf pour les conteneurs. Par conséquent, toute cargaison doit être transférée directement du navire à la barge dans le port intérieur, dit-il. Nous venons tout juste de décharger environ 100 pièces de pieux en acier de 45 tonnes chacune vers deux barges remorquées de Prince Rupert à Kitimat.»

M. Hollingbury a déclaré que sa société travaillait actuellement sur les aspects économiques du développement d'un transport maritime à courte distance supplémentaire pour le fret spécial vers le Port de Kitimat, où la construction de l'installation d'exportation de LNG Canada devrait commencer en 2025. «Nous envisageons d'utiliser le transport par barges dans des ports comme Nanaimo et, bien sûr, Vancouver et Prince-Rupert – nous y travaillons très fort», a-t-il conclu. **M**

Port of Nanaimo shortsea operation

Elsewhere on Vancouver Island, the Port of Nanaimo commenced its short sea operations in early March for imported vehicles arriving at the port's new automobile processing plant. On March 8, the **Tranquil Ace** arrived at Nanaimo with the first delivery of Mercedes Benz vehicles transported through the Panama Canal. The vehicles undergo finally processing before being shipped to the BC mainland from the port's Duke Point Terminal by BC Ferries and Seaspan barges.

Port spokesperson David Mailloux said they expect about one ship per month for a total of about 10,000 vehicles this year. The Duke Point terminal has also been used for shortsea shipments of containerized lumber to DP World's terminal on Burrard Inlet since 2012. More recently "We've been loading barges full of lumber – maybe two or three barges a week – to various transload facilities on the Fraser River," said Western Stevedoring's Vice President of Terminals and Stevedoring, Kelly Williams.

"Shortsea shipping has to be part of the solution, in the longer term, in particular in the lower mainland, to better utilize our waterways and get people and cargo off the roads," Mr. Williams added.

At the Port of Prince Rupert, there is also capacity for barging vehicles along with project cargo, explained Western Stevedoring's Director of Marketing and Business Development, Miles Hollingbury. "We have a roll-on, roll-off ramp for barges but the problem with Prince Rupert is that there's no deep-sea dock other than for containers, so any breakbulk has to go off the ship direct transfer to the barge in the inner harbour," he said. "We just completed discharging about 100 pieces of steel piles – 45 tonnes each – to two barges being towed from Prince Rupert to Kitimat."

Mr. Hollingbury said his company is currently "working on the economics" of developing additional shortsea shipping for project cargo to the Port of Kitimat where construction is underway for LNG Canada's export facility set to open in 2025. "We're looking at barging from ports like Nanaimo and of course Vancouver and Prince Rupert – we're pushing strongly," he said. **M**

Vogue croissante des croisières touristiques

Le tourisme de croisière est un phénomène relativement nouveau, mais qui gagne en popularité. La campagne Cruise the Great Lakes lancée l'été dernier a convaincu de nouvelles lignes maritimes d'inclure la route Grands Lacs-Saint-Laurent dans leurs itinéraires.

«Nous nous attendons à une hausse d'environ 30 % de l'offre de croisières d'ici trois ans», affirme le directeur général de la Conférence des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent, David Naftzger. «Et ce programme de marketing devrait provoquer un essor additionnel très rapide.» **M**

Cruise tourism on the rise

Cruise tourism is a relatively new area that's gaining steam. The Cruise the Great Lakes campaign launched last summer as a regional marketing effort has prompted new lines to add the Great Lakes – St. Lawrence route to their itineraries.

"We expect a roughly 30 % increase in cruise offerings over the next three years," says David Naftzger, executive director of the Great Lakes and St. Lawrence Governors and Premiers coalition. "And we can see a lot of additional growth very quickly with the further implementation of this marketing program." **M**



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



PORT
SEPT-ÎLES

NOTRE
PORT
OUR PORT

portsi.com



20 ANS
YEARS
1999-2019

Canada 

JOURNAL

La Voie maritime du Saint-Laurent inaugure sa 60^e saison

Par une journée ensoleillée et une ambiance positive, la Voie maritime du Saint-Laurent a célébré son 60^e anniversaire avec l'ouverture, le 26 mars dernier, de la saison 2019 à

St. Lawrence Seaway launches opening marking 60th anniversary

On a day of splendid sunshine, a decidedly upbeat mood prevailed when the St. Lawrence Seaway marked its 60th anniversary with the ope-



Leo Ryan

Left to right in photo : Laurence G. Pathy, Chairman of the Board, Fednav; Craig Middlebrook, Deputy Administrator, Saint Lawrence Seaway Development Corporation (United States); Paul Pathy, President and CEO, Fednav; Alexandra Mendès, MP for Brossard-St. Lambert; Marc Garneau, Minister of Transport; Paul A. Gourdeau, Senior Vice-President, Fednav; Terence F. Bowles, President and CEO, The St. Lawrence Seaway Management Corporation; and Georges Farrah, Secretary for Maritime Affairs, Québec Maritime Strategy.

De gauche à droite sur la photo: Laurence G. Pathy, président du conseil d'administration, Fednav; Craig Middlebrook, administrateur adjoint, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (États-Unis); Paul Pathy, président et chef de la direction, Fednav; Alexandra Mendès, député pour Brossard-St. Lambert; Marc Garneau, ministre des Transports; Paul A. Gourdeau, vice-président principal, Fednav; Terence F. Bowles, président et chef de la direction, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent; et Georges Farrah, chargé du secrétariat aux affaires maritimes, Stratégie maritime du Québec.



Leo Ryan

Paul and Laurence Pathy, son and father, share a special moment within the context of Fednav's 75th anniversary year.

Laurence et Paul Pathy, père et fils, partagent un moment spécial dans le contexte du 75^e anniversaire de Fednav.

l'entrée de la voie navigable nord-américaine binationale à l'écluse de Saint-Lambert, en face de Montréal. Et comme il se doit, en présence de nombreux dignitaires, le **Federal Kumano**, qui fait partie de la flotte de Fednav Limited qui célèbre son 75^e anniversaire cette année, a servi de navire d'ouverture. Il était chargé d'une cargaison de vrac de chlorure de titane destinée au Port de Ashtabula, dans l'Ohio.

Marc Garneau, ministre des Transports du Canada, a applaudi les progrès accomplis par la Voie maritime pour demeurer compétitive et à la pointe de la technologie, malgré les tendances en évolution rapide des transports et du commerce à l'échelle mondiale, afin de bâtir un avenir durable. «La Voie maritime du Saint-Laurent a un passé distingué, un présent dynamique et vital et continuera de jouer un rôle vital dans l'économie du Canada.»

Chantal Rouleau, ministre des Transports du Québec et ministre responsable de la région métropolitaine de Montréal, a fait remarquer que, pris séparément, le réseau Grands Lacs / Saint-Laurent représente la troisième économie mondiale.

«Après 60 ans d'activité,

nous avons beaucoup à célébrer», a déclaré Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent – un sentiment partagé par son homologue américain, Craig Middlebrook, administrateur adjoint de la Société de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent.

«Cela devrait être une autre bonne année», a déclaré M. Bowles après avoir rappelé que le volume de fret avait augmenté de près de 16 % au cours des deux dernières années. Le volume total des cargaisons, généré par les céréales et le vrac liquide, a augmenté de 7 %, pour atteindre 41 millions de tonnes – son plus haut niveau depuis 10 ans – en 2018.

M. Bowles, en particulier, a loué le personnel de la Voie maritime pour le rôle qu'il a joué dans la mise en place de l'amarrage mains libres et de la commande à distance des écluses de la Voie maritime. Grâce à ces efforts, a-t-il déclaré, «la Voie maritime offre aux transporteurs une route plus concurrentielle jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord. L'investissement des armateurs de la Voie maritime de milliards de dollars dans le renouvellement de la flotte

ning on March 26 of the 2019 season at the binational North American waterway's entrance on the Saint Lambert lock facing Montreal. And fittingly enough, in the presence of many dignitaries, the **Federal Kumano**, part of the fleet of Fednav Limited which is celebrating its 75th anniversary this year, served as the opening vessel. It was loaded with a bulk cargo of titanium chloride destined for the Port of Ashtabula, Ohio.

Marc Garneau, Canada's Minister of Transport, applauded the evolution of the Seaway to remain competitive and technologically advanced amidst fast-changing global transportation and trade trends to build a sustainable future. «The St. Lawrence Seaway has a distinguished past, a dynamic and vital present and will continue to play a vital role in Canada's economy.»

Chantal Rouleau, Québec Minister for Transport and Minister responsible for the Montreal metropolitan region, noted that taken separately the Great Lakes/St. Lawrence Region represented the world's third largest economy.

«After 60 years of operation, we have much to celebrate,» declared Terence

Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation – a sentiment echoed by his U.S. counterpart, Craig Middlebrook, Deputy Administrator of the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

«This should be another good year,» Mr. Bowles said after recalling that cargo volume climbed by close to 16% over the past two years. The cargo total, sparked by grain and liquid bulk, increased by 7% to 41 million tonnes - highest in a decade - in 2018.

Mr. Bowles, in particular, praised Seaway employees for their role in implementing a Hands Free Mooring system and converting the Seaway's locks to remote operation. Thanks to these efforts, he said, «we have a Seaway that offers carriers a more competitive route to the heartland of North America.»

«A multi-billion dollar fleet renewal program being undertaken by Seaway carriers points to a bright future ahead for the waterway as it celebrates its 60th anniversary,» Mr. Bowles said.

Mr. Middlebrook also stressed the Seaway was ready for the future. «New technologies, an exceptional

annonce un avenir brillant pour la voie navigable au-delà du cap de ses 60 ans.»

M. Middlebrook a également souligné que la Voie maritime était prête pour l'avenir. «De nouvelles technologies, un taux de fiabilité exceptionnel et d'importants investissements dans l'infrastructure assurent des gains en efficience ainsi que la sécurité et la compétitivité de la Voie maritime.»

Joel Szabat, secrétaire adjoint du Département américain des transports, a tenu des propos teintés d'une touche d'humour. Félicitant les dirigeants des deux agences de la Voie maritime pour avoir encouragé un excellent

exemple de coopération entre les États-Unis et le Canada, il a suggéré que, avec le temps, «il était moins remarquable et tenu pour acquis. Que 2019 soit une autre année extraordinaire sans incident!»

Pour sa part, Paul Pathy, président et chef de la direction de Fednav, a observé que l'industrie maritime naviguait dans «un monde de plus en plus complexe. En proposant des solutions efficaces et innovantes fondées sur les principes d'intégrité, de responsabilité et de respect, Fednav se démarque et s'engage à dépasser les attentes de ses clients pour les années à venir». 

reliability record, and significant investments in infrastructure are enhancing efficiencies and keeping the Seaway safe and competitive.»

Tinging his remarks with humour was Joel Szabat, Assistant Secretary, U.S. Department of Transportation. Congratulating the leaders of both Seaway agencies for fostering a great example of cooperation between the U.S. and Canada, he suggested that as time passed «it was less noteworthy and taken for granted. May 2019 be another extraordinarily uneventful year!»

For his part, Paul Pathy, President and CEO of Fednav, observed that the marine industry was navigating through «an increasingly complex world. By offering effective and innovative solutions based on the principles of integrity, responsibility and respect, Fednav stands out and is committed to exceeding the expectations of its customers for years to come.»

On the Welland Canal, the new season opened on March 22 with the passage through Lock 8 of the Algoma Spirit bulk carrier as the first downbound vessel. 

Croissance mondiale portuaire modérée au cours de la prochaine décennie

La croissance des volumes se poursuivra dans les ports du monde entier, mais à un rythme plus modéré au cours des 10 prochaines années, selon Fitch Ratings dans un nouveau rapport de l'agence de crédit basée à New York.

Le débit portuaire mondial a fait preuve de résilience au cours des 10 dernières années, sa croissance dépassant les taux de croissance économique en dépit de la volatilité observée durant la dernière récession. La conteneurisation de la cargaison et l'augmentation de la taille des navires, ainsi que l'infrastructure de soutien dans les ports, ont contribué à ces tendances en matière de débit. Cependant, les taux de croissance ralentissent par rapport aux moyennes historiques à mesure que ces tendances se développent et la croissance en volume, bien que susceptible de se poursuivre, sera probablement plus proche de celle du PIB mondial.

L'augmentation des politiques commerciales protectionnistes, l'évolution des centres de production et l'apparition de technologies perturbatrices sont autant de facteurs qui compliquent encore la prise en compte des futurs débits. En ce qui concerne les relations commerciales entre les États-Unis et la Chine, «les principaux ports d'escale seront en mesure de résister à la tempête en dépit de la concentration élevée des échanges commerciaux de la Chine dans certains cas», a déclaré la directrice principale Emma Griffith.

«Inversement, les ports plus petits et plus spécialisés auront moins de marge de manœuvre pour compenser les pertes importantes d'importations et d'exportations si les marchandises traitées font l'objet de droits de tarifs douaniers.»

Les changements de politique commerciale ne devraient pas freiner la croissance de

Global port cargo growth seen moderating in next decade

Volume growth will continue for ports throughout the world but at a more modest pace over the next 10 years, according to Fitch Ratings in a new report from the New York-based credit agency.

Global port throughput has shown resilience over the last 10 years with throughput growth outpacing economic growth rates despite volatility through the last recession. Containerization of cargo and increasing vessel sizes coupled with supporting infrastructure at ports have all contributed to these throughput trends. However, growth rates are slowing relative to historical averages as these trends mature, and volume growth, while expected to continue, will likely more closely mirror that of global GDP.

An increase in protectionist trade policies, shifts in centers of production, and the advent of disruptive technologies are all factors which add further complexity in considering future throughput levels. Regarding U.S.-China trade relations, «Primary ports of call will be able to weather the storm despite elevated concentration in Chinese trade exposure in some cases», said Senior Director Emma Griffith. «Conversely, smaller and more specialized ports will have less leeway to offset major losses in imports and exports if commodities handled are targeted by tariffs.»

Shifts in trade policy are not likely to curb growth meaningfully for ports located in North America. «Port investment will continue to focus on capacity enhancements to



Port of New York

Trade policy issues are not expected to significantly curb growth in North American ports.

Les politiques commerciales ne devraient pas freiner énormément la croissance dans les ports nord-américains.

manière significative pour les ports situés en Amérique du Nord. «Les investissements portuaires continueront d'être axés sur l'amélioration de la capacité pour accueillir de plus grands navires, tandis que l'intérêt des investisseurs pour les actifs portuaires nord-américains semble s'accroître», a précisé M^{me} Griffith.

Les perspectives pour les ports d'Amérique latine sont un peu plus imprévisibles. Les récents changements intervenus dans la politique commerciale entre l'Asie et les États-Unis assombrissent les résultats futurs de l'activité conteneurs du canal de Panama, tandis que les ports brésiliens font toujours face à des problèmes de surcapacité.

Les ports d'Europe et du Moyen-Orient ne sont pas

directement au centre des batailles commerciales entre les États-Unis et la Chine. Toutefois, si le différend devait peser sur les flux commerciaux mondiaux, la relation historique entre la croissance du PIB européen et les flux commerciaux en serait affectée. Le problème le plus important pour les ports européens au fil du temps pourrait bien être les retombées du Brexit, des perturbations des flux commerciaux pouvant être causées par la mise en place de nouveaux processus douaniers et de nouveaux obstacles non tarifaires. Les incertitudes des échanges commerciaux entre les États-Unis et la Chine pourraient peser sur le taux de croissance des ports de la région Asie-Pacifique, qui ont été les précurseurs. **M**

accommodate larger vessels while investor interest in North American port assets appears to be increasing», said Ms. Griffith.

The outlook for ports in Latin America is somewhat more unpredictable. Recent changes in trade policy between Asia and the United States are clouding future performance of the Panama Canal's container business while Brazilian ports are still facing overcapacity challenges.

European and Middle Eastern ports are not directly in the crosshairs

of the U.S.-China trade battles. However, should the dispute take a toll on global trade flows, the historical relationship between European GDP growth and trade flows would be adversely affected. The bigger issue for

European ports over time may be fallout over Brexit with disruption in trade flows possible as new customs processes and non-tariff barriers come online. U.S.-China trade uncertainties could mar the rate of growth for ports in the Asia Pacific which have been the pacesetters. **M**



Simulation exercises will foster understanding of the capabilities of LNG vessels under various conditions.

Les exercices de simulation vont favoriser la compréhension du comportement des navires méthaniers sous diverses conditions.

Le CSEM réalise une analyse de simulation pour le transit des méthaniers dans la rivière Saguenay

Le Centre de simulation d'expertise maritime (CSEM) a annoncé qu'il a joué un rôle déterminant dans le projet Énergie Saguenay, conduit par GNL Québec, dans la construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Port Saguenay. Le complexe de GNL sera installé sur des terrains appartenant à l'Administration portuaire de Saguenay, adjacents aux installations portuaires existantes de Grande-Anse.

Le projet comprend de l'équipement de liquéfaction, des installations d'entreposage et des infrastructures de transport maritime, où le simulateur du CSEM entre en jeu. L'analyse de simulation, réalisée à la demande de GNL Québec et de Bechtel, a deux objectifs: examiner la conception du quai et évaluer les exigences en matière de transit sur la rivière Saguenay. L'étude a permis de déterminer comment les mouvements planifiés des navires peuvent être effectués de façon sécuritaire.

«Bien que ce type de navire n'ait jamais transité par le Saguenay auparavant», souligne Paul Racicot, directeur du CSEM, «les pilotes de la Corporation des pilotes du Bas

Saint-Laurent (CPBSL) ont une longue expérience relativement au transit de vraquiers de grande capacité et des navires de croisière dans cette région, et comprennent bien le phénomène environnemental et les contraintes physiques qui entrent en ligne de compte pour la manœuvre des navires».

«La simulation nous permet d'évaluer les manœuvres qui seront effectuées dans ce chenal, notamment à l'embouchure du Saguenay», a commenté Caroline Hardy, directrice de l'environnement à Énergie Saguenay. «C'est extrêmement bénéfique. La compréhension des capacités des navires méthaniers dans diverses conditions de courants, de marées et de conditions météorologiques a été un des principaux points à retenir de ces simulations et rend notre travail plus facile et plus sécuritaire.»

«L'environnement de travail au CSEM et les simulateurs à la fine pointe de la technologie, combinés à l'expertise des pilotes, nous ont permis d'obtenir toutes les réponses que nous cherchions», a déclaré Chris Thomas, ingénieur côtier maritime principal chez Bechtel. **M**

The MSRC Provides Simulation Analysis for LNG Transits in the Saguenay River

The Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC) announced that it has played a key role for the Énergie Saguenay project, spearheaded by GNL Québec, for the construction of a natural gas liquefaction complex at Port Saguenay. The LNG complex will be installed on lands belonging to the Saguenay Port Authority, adjacent to the existing Grande-Anse port facilities.

The project includes liquefaction equipment, storage facilities, and marine shipping infrastructures, which is where the MSRC's simulator comes into play. The purpose of the simulation analysis, which was carried out at the request of GNL Québec and Bechtel, is twofold: to scrutinize the dock design and to assess the transit requirements of the Saguenay River. The study helped determine how planned vessel movements can be conducted with safe manoeuvring.

«Although such vessels have never previously transited the Saguenay», noted Paul Racicot, Director of the MSRC, «pilots from the

Corporation of Lower St. Lawrence Pilots (CLSLP) have many years of experience transiting large bulk carriers and cruise ships within the region and have a comprehensive understanding of the dynamic environmental phenomena and physical constraints which factor into the overall vessel manoeuvring equation.»

«Simulation allows us to evaluate manoeuvres that will be carried out in this channel, specifically at the mouth of the Saguenay», commented Énergie Saguenay's Director of Environment Caroline Hardy. «This is extremely beneficial. Understanding the capabilities and abilities of LNG vessels in various current, tide and meteorological conditions were a key take-away from these simulations and makes our jobs safer and easier.»

«The working environment and state-of-the-art simulators combined with the pilots' expertise were conducive to getting all the answers we were looking for», said Chris Thomas, Senior Maritime Coastal Engineer at Bechtel. **M**



The Act prohibits vessel abandonment and brings into Canadian law the International Convention on the Removal of Wrecks (2007).

La Loi interdit l'abandon de bâtiments et permet d'intégrer au droit canadien la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves (2007).

Le Canada prend des mesures pour décourager l'abandon des bâtiments

The Government of Canada takes action to deter vessel abandonment

Les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, y compris les petits bateaux, présentent des dangers pour l'environnement, l'économie et la sécurité, et préoccupent les collectivités établies près des côtes et des plans d'eau intérieurs partout au Canada. Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada prend des mesures pour décourager cette pratique irresponsable.

L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, et l'honorable Jonathan Wilkinson, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière

canadienne, ont souligné l'adoption du projet de loi C-64, la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, le 5 mars.

La Loi interdit l'abandon de bâtiments et permet d'intégrer au droit canadien la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves (2007). Elle renforce la responsabilité et les obligations des propriétaires à l'égard de leurs bâtiments, sanctionne la gestion irresponsable des bâtiments et permet au gouvernement du Canada de procéder à l'enlèvement des bâtiments posant problème. Les contrevenants

Wrecked, abandoned, and hazardous vessels, including small boats, pose environmental, economic, and safety hazards, and are a concern for coastal and inland water communities across Canada. The Government of Canada, through its Oceans Protection Plan, is taking action to deter this irresponsible practice. The Honourable Marc Garneau, Minister of Transport, and the Honourable Jonathan Wilkinson, Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard,

were pleased to mark the passage of Bill C-64: the Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act on March 5.

The Act prohibits vessel abandonment and brings into Canadian law the International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. It increases owner responsibility and liability for vessels, addresses irresponsible vessel management, and enables the Government of Canada to remove problem vessels. Not complying with the Act now can result in penalties

s'exposent maintenant à des sanctions allant jusqu'à 50 000 \$ pour les particuliers et jusqu'à 250 000 \$ pour les entreprises ou les sociétés. Les contrevenants poursuivis pour infraction réglementaire s'exposent à une amende allant jusqu'à 1 million de dollars pour les particuliers et 6 millions de dollars pour les entreprises ou les sociétés.

Dans le cadre de la stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves au Canada, le gouvernement du Canada a lancé en 2017 deux programmes de financement à court terme afin d'appuyer les collectivités côtières et les autres bénéficiaires admissibles dans l'enlèvement et l'élimination des petits bâtiments jugés prioritaires. Il s'agit du Programme de bateaux abandonnés de Transports Canada et du Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de Pêches et Océans Canada. Le programme de Transports Canada appuie également les activités d'éducation et de sensibilisation, de même que la recherche sur le recyclage et la conception des bâtiments.

Parmi les autres mesures prises dans le cadre de la stratégie nationale, notons l'amélioration de l'identification du propriétaire d'un bâtiment, la création d'un inventaire des bâtiments problématiques et l'évaluation des risques posés par ceux-ci, de même que l'adoption d'une approche de type «pollueur-payeur» pour le nettoyage lié aux bâtiments.

Lancé en novembre 2016, le Plan national de protection des océans, qui injectera 1,5 milliard de dollars sur cinq ans, est l'investissement le plus important jamais réalisé pour protéger les côtes et les voies navigables du Canada. Au cours des deux dernières années, le gouvernement du Canada a investi dans des centaines de projets qui renforcent le système de sécurité maritime et qui protègent les milieux côtiers et les espèces marines mieux que jamais. Fondés sur les données scientifiques et les technologies les plus récentes, les partenariats et la collaboration avec les peuples autochtones, ces projets nous rapprochent de notre objectif: jouir d'océans plus sains, plus propres et plus sécuritaires. 

of up to \$50,000 for individuals and \$250,000 for companies or corporations, while regulatory offence prosecution could result in a maximum fine of \$1M for individuals and \$6M for companies or corporations. As part of the National Strategy to Address Canada's Wrecked and Abandoned Vessels, the Government of Canada launched two short-term funding programs in 2017 to support coastal communities and other eligible recipients in removing and disposing of high-priority, smaller vessels: Transport Canada's Abandoned Boats Program, and Fisheries and Oceans Canada's Abandoned and Wrecked Vessels Removal Program.

Transport Canada's program also supports education and awareness activities and research on vessel recycling and design. Other measures being undertaken as part of the National Strategy include improving vessel owner identification, creating an inventory of problem vessels and assessing their risks, and establishing a polluter pays

approach for vessel clean-up. Launched in November 2016, the five-year, \$1.5-billion Oceans Protection Plan is the largest investment ever made to protect Canada's coasts and waterways. Over the past two years, the Government of Canada has invested in hundreds of projects that are making the marine safety system stronger, and protecting coastal environments and marine species more than ever. Based on the latest science and technology, Indigenous partnerships and collaboration, these projects bring us closer to healthier, cleaner and safer oceans.

«We are proud to see the passage of this significant legislation, which will enable us to better protect our coastlines by requiring responsible vessel management and prohibiting vessel abandonment. Canada's coastlines are an important part of Canadian life and culture, and we must work together to protect and restore them», said The Honourable Marc Garneau Minister of Transport. 

Le Capitaine Louis Rhéaume se joint au CSEM

Québec – M. Paul Racicot, directeur du Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM), est heureux d'annoncer l'arrivée du capitaine Louis Rhéaume au sein de son équipe. M. Rhéaume est entré en fonction le 28 janvier dernier et supervisera la réalisation de projets d'expertise maritime tout en faisant profiter les pilotes en formation de ses expériences professionnelles et administratives.

Diplômé de l'Institut maritime du Québec et détenteur d'un brevet de capitaine au long

cours, Louis Rhéaume a été pilote sur le fleuve Saint-Laurent dans le secteur Québec-Les Escoumins, de 1984 à 2018. Il fut président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent de 1999 à 2001, et membre du conseil d'administration de l'Administration de pilotage des Laurentides de 2006 à 2018. M. Rhéaume détient une majeure en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski (2002) ainsi qu'un certificat en transport intermodal de l'Institut canadien du trafic et du transport (CITT). Plai-

Captain Louis Rhéaume joins the MSRC

Quebec, February 19, 2019 - Mr. Paul Racicot, Director of the Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC), is pleased to announce the arrival of Captain Louis Rhéaume to the team. Mr. Rhéaume joined the MSRC on January 28 and will supervise the implementation of maritime expertise projects and provide his professional and administrative experience to the pilots in training.

Louis Rhéaume is a graduate of the Institut ma-

ritime du Québec and holder of a Master Foreign Going Certificate. He was a pilot on the St. Lawrence River in the Québec-Escoumins sector from 1984 to 2018, President of the Lower St. Lawrence Pilots Corporation from 1999 to 2001 and member of the Board of Directors of the Laurentian Pilotage Authority from 2006 to 2018. Mr. Rhéaume holds a major in marine transportation from the Université du Québec à Rimouski (2002) and a certificate in intermo-

sancier à ses heures, Louis Rhéaume a, tout au long de sa carrière, siégé à de nombreux comités et groupes de travail; il jouit d'une impressionnante notoriété au sein de la communauté maritime québécoise et canadienne.

«Le CSEM se réjouit de l'arrivée de M. Rhéaume, un pilote chevronné possédant une connaissance approfondie de l'industrie maritime québécoise, au parcours exceptionnel. Sa solide expérience sera un atout précieux pour le Centre, qui jouit d'une notoriété internationale pour ses formations de haut calibre destinées aux pilotes maritimes», a déclaré M. Racicot.

De son côté, M. Rhéaume a indiqué «Je suis très heu-

reux de pouvoir continuer de mettre à profit mon expérience au bénéfice des pilotes. Ce métier requiert un vaste éventail de connaissances et j'anticipe avec plaisir de les partager avec mes collègues.»

À propos du CSEM

Conçu et exploité par des pilotes pour des pilotes, le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM) offre une formation avancée aux pilotes maritimes; c'est également une installation clés en main de classe mondiale pour le développement de procédures portuaires. Fondé en 2005, le CSEM est une division de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent. 

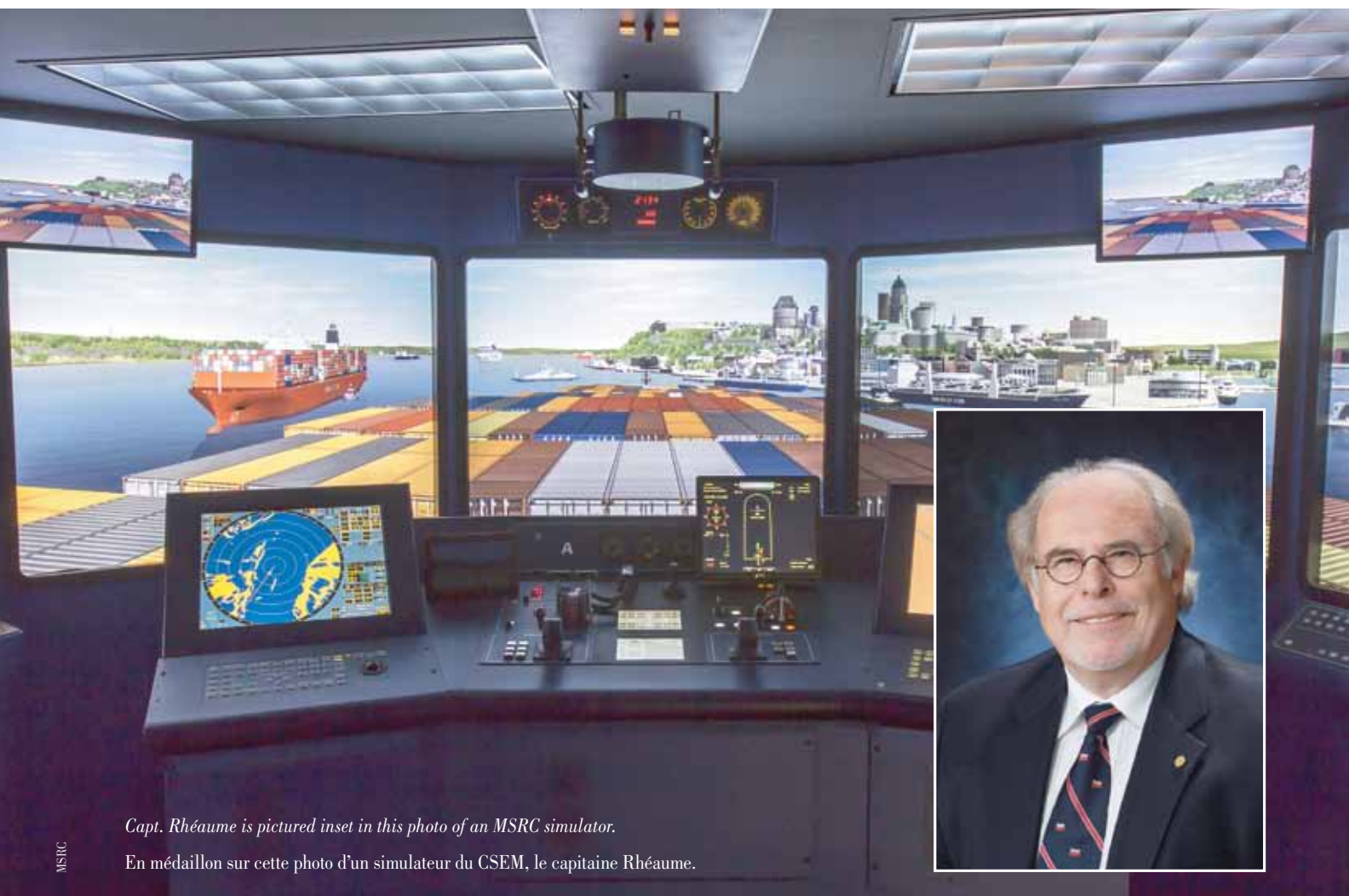
dal transportation from the Canadian Institute of Traffic and Transportation (CITT). A yachtsman in his spare time, Louis Rhéaume has, throughout his career, worked on numerous committees and working groups and enjoys an impressive reputation within the maritime community in Quebec and Canada.

"The MSRC is delighted with the arrival of Mr. Rhéaume, an experienced pilot with a thorough knowledge of the Quebec maritime industry," said Mr. Racicot. "Mr. Rhéaume has an exceptional background. His vast experience will be a valuable asset for the Centre, which enjoys international recognition for its high-calibre training for marine pilots."

"I am very happy to be able to continue to put my experience to good use for the benefit of the pilots," said Mr. Rhéaume. "Being a pilot requires a wide range of skills and I look forward to sharing these with my colleagues."

About the MSRC

Designed and operated by pilots for pilots, the Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC) provides advanced marine pilot training and is also a world-class turn-key port procedural development facility. Founded in 2005, the MSRC is a division of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots. Visit us at: www.sim-pilot.com. 



Capt. Rhéaume is pictured inset in this photo of an MSRC simulator.

En médaillon sur cette photo d'un simulateur du CSEM, le capitaine Rhéaume.

MSRC



Double-tracking the 4-km CN track will allow for a better flow of rail traffic.

Le dédoublement des voies dans ce tronçon de 4 km du CN va améliorer la fluidité du trafic ferroviaire.

Le projet ferroviaire de la rive sud de Vancouver se poursuit

Le gouvernement fédéral du Canada, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et le CN ont récemment signé un accord en vue d'optimiser les infrastructures clés pour accroître la capacité d'un segment essentiel de l'infrastructure commerciale de la région métropolitaine de Vancouver. Le projet s'inscrit dans une stratégie à long terme visant à accroître la capacité et à séparer les niveaux du corridor ferroviaire de Burrard Inlet, qui dessert la zone portuaire de la rive sud à Vancouver. Il consiste à construire une double voie sur un tronçon de rail de quatre kilomètres qui relie les terminaux d'importation et d'exportation en expansion situés sur la rive sud de Burrard Inlet au réseau ferré national.

En construisant une deuxième voie, le CN créera plus de capacité ferroviaire, permettra une meilleure circulation du trafic ferroviaire entrant dans le port et en sortant, et améliorera l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

«Nous sommes ravis de participer à ce projet d'infrastructure historique. Le Port de Vancouver est la porte d'exportation internationale la plus achalandée au Canada et nous devons tirer le meilleur parti des actifs limités existants», a déclaré JJ Ruest, président et chef de la direction du CN. «L'augmentation de la capacité de transport ferroviaire par des investissements stratégiques profitera à tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement.»

Vancouver south shore rail project moving ahead

Canada's federal government, the Vancouver Fraser Port Authority and CN recently signed an agreement to upgrade key infrastructure to increase capacity on a critical segment of trade infrastructure in the Greater Vancouver area. The project is part of a long-term strategy to increase capacity and grade-separate the Burrard Inlet rail corridor that services the south shore port area in Vancouver. It consists of double-tracking a four-kilometre section of rail that links expanding import and export terminals on the south shore of the Burrard Inlet to the national rail network.

By building a second track, CN will create more rail capacity, allow for a better flow of rail traffic in and out of the port, and improve efficiencies in the supply chain.

“We are pleased to participate in this historic infrastructure project. The Port of Vancouver is the busiest global trade export gateway of Canada and we must make the most of the existing limited assets,” said JJ Ruest, President and Chief Executive Officer at CN. “Increasing run-through rail capacity with strategic investments will benefit all aspects of the supply chain.”

“This project is part of a large group of projects

«Ce projet fait partie d'un groupe important de projets désignés dans le cadre du Greater Vancouver Gateway 2030 et vise à répondre à la demande canadienne de produits importés d'Asie et à accroître les exportations canadiennes», a déclaré Robin Silvester, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser. «En contribuant à de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires au-delà du Port, nous pouvons contribuer à atténuer les effets d'un commerce croissant sur les communautés loca-

les tout en remplissant notre mandat fédéral visant à faciliter les objectifs commerciaux du Canada.»

Le CN discute actuellement avec ses partenaires et les intervenants des prochaines étapes et du calendrier pour accélérer la construction et l'achèvement du projet. Les observateurs de l'industrie considèrent que le projet est important pour atténuer les limitations de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne les temps de séjour des conteneurs ferroviaires qui ont souvent dépassé trois jours. **M**

identified through the Greater Vancouver Gateway 2030 plan to meet Canadian demand for import goods from Asia and grow Canadian exports,” said Robin Silvester, President and Chief Executive Officer of the Vancouver Fraser Port Authority. “By contributing to new road and rail infrastructure beyond the port, we can help ease the impacts of growing trade on local communities while fulfilling our federal mandate

to facilitate Canada's trade objectives.”

CN is currently in discussions with partners and stakeholders as to the next steps and the timeline to expedite the construction and completion of the project. Industry observers regard the project as important for alleviating infrastructure limitations impacting especially on rail container dwell times that have frequently exceeded three days. **M**

Les ports du nord-ouest américain ciblent les méganavires

Seattle, WA – Dans le but de Sconter la concurrence croissante des ports canadiens de Vancouver et de Prince Rupert, la Northwest Seaport Alliance (NWSA) a franchi une étape supplémentaire dans l'accueil des porte-conteneurs géants en autorisant les contrats de construction et de location du terminal 5.

L'accord conclu le 2 avril, incluant l'engagement futur de la phase II, représente environ 500 millions de dollars d'investissements privés et publics dans l'économie de la région, selon NWSA.

En outre, un accord inter-local a été approuvé, autorisant le Port de Seattle à utiliser une partie du terminal 46 pour un poste à quai de croisière.

La modernisation du terminal 5 «garantira des activités robustes et compétitives pour le fret maritime et l'industrie maritime dans notre port pendant les 30 prochaines années, en maintenant et en créant des emplois rémunérés pour les familles et des avantages économiques pour la région», a déclaré Stephanie

Bowman, présidente de la commission du Port de Seattle, et coprésidente de la NWSA.

Les ports ont dû faire face à une concurrence féroce sur les routes de navigation, notamment de Vancouver et de Prince Rupert. Ce dernier a dépassé la barre du million de conteneurs, avec un plan pour réaliser 1,8 million de conteneurs standard d'ici 2022.

«Le terminal 5 sera en mesure de traiter rapidement et efficacement les plus gros navires de charge maritimes actuellement déployés sur la route commerciale Asie-Pacifique, ce qui constituera un lien essentiel pour les exportations de l'État de Washington vers les marchés asiatiques», a déclaré Clare Petrich, présidente de la commission du Port de Tacoma, coprésidente de la NWSA.

La capacité des navires se rendant régulièrement à la porte d'entrée est passée de 4 800 EVP en 1997 à 14 000 EVP aujourd'hui.

Selon le contrat de location approuvé par NWSA, les termi-

Seattle, WA — In a move aimed at countering rising competition from the Canadian ports of Vancouver and Prince Rupert, the Northwest Seaport Alliance (NWSA) has moved a step closer to welcoming mega containerships by authorizing Terminal 5 construction and lease agreements.

The April 2 deal, including future Phase II commitment, represents approximately US\$500 million in private and public investment in the region's economy, according to NWSA.

In addition, an interlocal agreement was approved, allowing the Port of Seattle to use a portion of Terminal 46 for a cruise berth.

The modernization of Terminal 5 “will ensure robust and competitive marine cargo and maritime industrial activities in our harbor for the next 30 years, sustaining and creating family-wage jobs and economic opportunity for the region,”

said Stephanie Bowman, Port of Seattle commission president and co-chair of the NWSA.

The ports have faced stiff competition for shipping routes, especially from Vancouver and Prince Rupert. The latter has topped the 1 million container mark, with a plan to do 1.8 million standard containers by 2022.

“Terminal 5 will be able to handle the largest marine cargo vessels now being deployed in the Asia-Pacific trade route quickly and efficiently, providing a critical link for Washington state exports to Asian markets,” said Clare Petrich, Port of Tacoma commission president and co-chair of the NWSA.

Vessels regularly visiting the gateway have grown in capacity from 4,800 TEUs in 1997 to 14,000 TEUs today.

The lease package approved by NWSA would see SSA Terminals (Seattle Terminals) start operating



Modernization of Terminal 5 will improve the Port of Seattle's competitiveness vis-à-vis Prince Rupert and Vancouver.

La modernisation du terminal 5 va améliorer la compétitivité du Port de Seattle par rapport à Prince Rupert et Vancouver.

naux SSA (terminaux de Seattle) commenceraient à exploiter le terminal 5 une fois la construction de la phase 1 achevée en 2021. Le contrat de location actuel du terminal 18 serait modifié de manière à introduire un consentement conditionnel à l'attribution du contrat de location à la coentreprise (SSA Terminals et TIL) et renoncer aux frais de gare de triage.

Le contrat de location actuel entre le terminal 46 et TTI prendra fin plus tôt, ce qui permettra de réaligner le fret international de conteneurs sur le terminal 18. Le Port de Seattle aura ainsi la possibilité d'exploiter un ponton de croisière sur une partie de la propriété, tandis que le fret restant sera exploité sur la plus grande section. **M**

the Terminal 5 once phase one construction is complete in 2021. The current lease at Terminal 18 would be amended to introduce conditional consent for the lease to be assigned to the new joint venture (SSA Terminals and TIL) and waive a rail yard fee.

The current Terminal 46 lease with TTI will terminate early, allowing international container cargo to be realigned to Terminal 18. This presents the opportunity for Port of Seattle to operate a cruise berth on a portion of the property with breakbulk or project cargo on the remaining, larger section. **M**

Gregg Ruhl prend la direction d'Algoma Central Corporation

Le dirigeant expérimenté Len transports Gregg A. Ruhl est entré en fonction à la suite de la démission de Ken Soerensen au poste de président et chef de la direction d'un important fournisseur canadien de services de trans-

port basé à St. Catharines, en Ontario. M. Soerensen avait démissionné afin de passer davantage de temps avec sa famille en Europe, précisait un communiqué de presse le 7 février.

Gregg Ruhl takes over helm of Algoma Central Corporation

Veteran transportation executive Gregg A. Ruhl recently took over the helm of Algoma Central Corporation following the resignation of Ken Soerensen as President and Chief Executive Officer of a

leading Canadian provider of transportation services based in St. Catharines, Ontario. Mr. Soerensen had resigned in order to spend more time with his family in Europe, a press release stated on Feb. 7.

Gregg Ruhl est responsable de la direction stratégique globale de l'Algoma Central Corporation. Il s'y est joint en novembre 2015 en tant que vice-président technique, pour devenir chef de l'exploitation en 2017 et finalement en assumer le rôle de président et chef de la direction immédiatement après la démission de M. Soerensen.

M. Ruhl possède plus de 30 ans d'expérience dans le secteur des transports, dont 20 dans le transport maritime. Titulaire d'un diplôme en génie mécanique et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Pittsburgh, il a présidé la Lake Carriers Association, basée à Cleveland, de 2012 à 2014. Avant de se joindre à Algoma en 2015, M. Ruhl était directeur général de la division maritime de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) à Duluth, dans le Minnesota, avec la responsabilité complète du compte de résultat pour la flotte des Grands Lacs, Cogema et Aquatrain. De 2004 à 2009, il a été directeur des ventes et du marketing, Navires et Quais, également pour le CN. Avant 2004, Gregg Ruhl a occupé de nombreux postes de direction dans les secteurs maritime et ferroviaire.

Quant à M. Soerensen, il s'est joint à Algoma en avril 2015, se voyant confier la redéfinition de la stratégie de la société afin d'inclure les marchés en croissance au-delà de l'Amérique du Nord. Il a dirigé le développement des activités mondiales de transport maritime à courte distance, et supervisé la création du partenariat NovaAlgoma. Au cours de son mandat, les activités internationales d'Algoma ont augmenté pour représenter près de la moitié des sources de revenus auxquelles la société participe.

«Au cours des quatre années que j'ai passées chez Algoma, j'ai eu l'honneur de travailler avec un groupe de personnes extrêmement talentueuses et entièrement dévouées», a déclaré M. Soerensen au moment de sa démission. «Bien que je consacre main-



Gregg Ruhl has over 30 years experience in the transportation industry.

Gregg Ruhl a plus de 30 ans d'expérience dans le secteur des transports.

tenant plus de temps à ma famille, je suis convaincu que l'équipe de direction peut poursuivre le travail que nous avons commencé ensemble pour renforcer la position d'Algoma sur le marché mondial du transport maritime à courte distance.»

Algoma possède et exploite la plus grande flotte de vraquiers secs et liquides circulant sur la voie navigable Grands Lacs-Saint-Laurent, y compris des vraquiers autodéchargeurs, des vraquiers secs sans grément et des navires-citernes. Algoma est également propriétaire de vraquiers autodéchargeurs hauturiers desservant les marchés internationaux et d'une participation de 50 % dans NovaAlgoma, qui comprend un portefeuille diversifié de flottes de vraquiers secs en activité à l'échelle internationale. **M**

Gregg Ruhl is responsible for the overall strategic direction of Algoma Central Corporation. He joined Algoma in November of 2015 as Senior Vice-President, Technical, became Chief Operating Officer in 2017 and assumed the role of President and Chief Executive Officer immediately upon Mr. Soerensen's resignation.

Mr. Ruhl has over 30 years experience in the transportation industry, including 20 years in marine transportation. Prior to joining Algoma in 2015, Mr. Ruhl was the Managing Director for the marine division of Canadian National Railway Company (CN) in Duluth, Minnesota with full P&L responsible for Great Lakes Fleet, Cogema

and Aquatrain. Between 2004 and 2009, he was the Director Sales & Marketing, Vessels and Docks, also for CN. Prior to 2004, Gregg held increasingly senior positions within the marine and rail industries

Mr. Ruhl served as Chairman of the Cleveland-based Lake Carriers Association from 2012 to 2014. He holds a Mechanical Engineering degree and a Masters of Business Administration from the University of Pittsburgh.

Mr. Soerensen joined Algoma in April 2015 and was entrusted with redefining the strategic focus of the company to include growth markets beyond North America. He led the development of the global short sea business and spearheaded the creation of the NovaAlgoma partnership. During his tenure, Algoma's international business grew to represent nearly one half of the revenue streams in which the Company participates.

"In my nearly four years with Algoma I have had the honour of working with a very talented and exceedingly dedicated group of people", said Mr. Soerensen. "Although I now must leave to spend more time with my family, I am confident the management team can continue the work we began together to build Algoma's position in the global short sea market."

Algoma owns and operates the largest fleet of dry and liquid bulk carriers operating on the Great Lakes – St. Lawrence Waterway, including self-unloading dry-bulk carriers, gearless dry-bulk carriers and product tankers. Algoma also owns ocean self-unloading dry-bulk vessels operating in international markets and a 50% interest in NovaAlgoma, which includes a diversified portfolio of dry-bulk fleets operating internationally.

M



The Amsterdam-based niche carrier is boosting its capacity to serve the project and heavy lift markets.

L'armateur de niche d'Amsterdam renforce sa capacité à desservir les marchés des cargaisons spéciales et de transport de colis lourds.

Spliethoff ajoute 10 navires à sa flotte

Spliethoff Group expands fleet with 10 vessels

Le Groupe Spliethoff d'Amsterdam a annoncé le 9 avril qu'il avait ajouté à sa flotte quatre transporteurs à entrepont et six transporteurs de colis lourds pour accroître sa capacité de transport polyvalent, de transports spéciaux et de transport de colis lourds. Tous les navires provenaient de Hansa Heavy Lift.

Plus tôt cette année, le Groupe Spliethoff a acquis l'**Hudsongracht** (HHL Elbe) et l'**Humbergracht** (HHL Tyne), tous deux d'environ 12 750 tpl et dotés de grues d'une capacité combinée de 300 tm, ainsi que l'**Heerengracht** (HHL Amur) et l'**Houtmangracht** (HHL Mississippi), tous deux d'environ 12 750 tpl et dotés de grues d'une capacité combinée de 360 tm. Ces navires se greffaient à la série de Type H de Spliethoff qui comprend maintenant cinq navires. Le transporteur de colis lourds **Prinsengracht** (HHL New York) était acquis parallèlement.

Plus récemment, Spliethoff a repris cinq autres ex-bâtiments d'Hansa Heavy

Lift. La série de Type P8, des bâtiments d'environ 20 100 tpl, dotés de deux cales et de grues d'une capacité combinée de 800 tm, comprend le **Prinsengracht**, acheté antérieurement, ainsi qu'un autre navire nommé **Pietersgracht** (HHL Kobe).

Le série de Type P14 (environ 19 450 tpl, deux cales et grues d'une capacité combinée de 1 400 tm) comprend le **Pijlgracht** (HHL Lagos), le **Poolgracht** (HHL Fremantle), le **Pauwgracht** (HHL Richards Bay) et le **Paleisgracht** (HHL Tokyo).

Tous ces navires seront réimmatriculés sous pavillon néerlandais. Le Groupe Spliethoff possède plus de 70 navires polyvalents et transporteurs de colis lourds qui peuvent servir au transport de marchandises diverses, de cargaisons spéciales et de colis lourds. Ces navires sont exploités dans le cadre d'une étroite coopération entre le spécialiste mondial du transport de cargaisons solides qu'est Spliethoff, et BigLift Shipping qui se spécialise dans le transport de charges lourdes.



The Amsterdam-based Spliethoff Group announced on April 9 it has expanded its fleet with four multipurpose tween deck vessels and six heavy lift vessels to increase its capabilities in the multipurpose, project and heavy lift markets. All vessels were taken over from Hansa Heavy Lift.

Early this year, the Spliethoff Group acquired MV **Hudsongracht** (HHL Elbe) and MV **Humbergracht** (HHL Tyne), both abt. 12.750 dwt and a combined crane capacity of 300 mt, as well as mv **Heerengracht** (HHL Amur) and MV **Houtmangracht** (HHL Mississippi), both abt. 12.750 dwt and a combined crane capacity of 360 mt. These vessels were added to Spliethoff's H-Type series, now consisting of five vessels in total. At the same time, heavy lift vessel MV **Prinsengracht** (HHL New York) was acquired.

More recently, Spliethoff took over an additional

five former Hansa Heavy Lift vessels. The P8-Type series, abt. 20,100 dwt, equipped with two holds and cranes with a combined capacity of 800 mt, consists of earlier acquired mv **Prinsengracht** and one additional vessel, named **Pietersgracht** (HHL Kobe).

The P14-Type series - abt 19.450 dwt, two holds and a combined crane capacity of 1,400 mt - consists of mv **Pijlgracht** (HHL Lagos), MV **Poolgracht** (HHL Fremantle), MV **Pauwgracht** (HHL Richards Bay) and MV **Paleisgracht** (HHL Tokyo).

All vessels are or will be reflagged to Dutch flag/register. Within the Spliethoff Group a total of over 70 multipurpose and heavy lift vessels are available for the breakbulk, project and heavy transport markets. These vessels are operated in close cooperation between worldwide dry cargo specialist Spliethoff and heavy transport operator BigLift Shipping. 



*Back: Jacques Paquin, Vice President Marketing and Business Development at the Port of Trois-Rivières and Jacky Scheidecker, Director of Ports of Mulhouse-Rhin
Front: Gilbert Stimpflin, President of the Greater East Chamber of Commerce and Industries and Mulhouse-Rhin Ports and Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières*

À l'arrière: Jacques Paquin, vice-président Marketing et développement des affaires au Port de Trois-Rivières, et Jacky Scheidecker, directeur des Ports de Mulhouse-Rhin
À l'avant: Gilbert Stimpflin, président de la Chambre de commerce et d'industries Grand Est et des Ports de Mulhouse-Rhin, et Gaétan Boivin, président-directeur général du Port de Trois-Rivières.

Entente de collaboration entre les ports de Trois-Rivières et de Mulhouse-Rhin

Le Port de Trois-Rivières et les Ports de Mulhouse-Rhin en France ont signé une entente de collaboration visant le partage de bonnes pratiques opérationnelles et en développement des affaires, permettant ainsi de multiplier les occasions d'affaire pour chacun. Plus précisément, quatre axes de coopération ont été ciblés: gouvernance portuaire, promotion commerciale, partage d'innovation et rayonnement continental.

Cette entente s'inscrit dans la démarche de collaboration étroite instaurée par Innovation et développement économique (IDE) Trois-Rivières et Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) en 2017. Messieurs Gilbert Stimpflin, président de la Chambre de commerce et d'industries Grand Est et des Ports de Mulhouse-Rhin, ainsi que Jacky Scheidecker, directeur des Ports de Mulhouse-Rhin, étaient de passage à Trois-Rivières afin de visiter les installations portuaires, en plus de prendre part à diverses rencontres de travail avec l'équipe du Port et des entreprises utilisatrices de ses installations.

«L'un des axes de développement de Cap sur 2030 porte sur la conclusion d'ententes de partenariat avec d'autres ports aux activités complémentaires. En plus de rendre notre port plus attractif, cette approche multiplie les occasions d'affaires. Nous sommes donc très enthousiastes d'officialiser cette collaboration et d'entreprendre les échanges, dont le fil conducteur sera l'innovation», a souligné Gaétan Boivin, président-directeur général du Port de Trois-Rivières.

«L'accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne est venu ouvrir l'accès à un marché de 500 millions de consommateurs et nous sommes très heureux d'avoir établi un partenariat concret avec le Port de Trois-Rivières. Nous avons une vision et une ambition partagées: construire des ports innovants à l'horizon 2020-2030, au service du développement de nos territoires et en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique», a précisé Gilbert Stimpflin.

Collaboration accord between ports of Trois-Rivières and Mulhouse-Rhin

The Port of Trois-Rivières and the Ports of Mulhouse-Rhin in France recently signed a collaboration agreement focussed on best operational and business development practices, thus increasing opportunities for all parties. More specifically, four key areas of cooperation were identified: Port governance, Trade promotion, Sharing innovation and Continental outreach.

This agreement is part of the close collaboration initiated by Innovation et développement économique (IDE) Trois-Rivières and Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) in 2017. Gilbert Stimpflin, President of the Chamber of Commerce and Industry of the Grand Est and Ports of Mulhouse-Rhin and Jacky Scheidecker, Director of the Ports of Mulhouse-Rhin, were in Trois-Rivières to visit the port facilities, in addition to taking part in various working meetings with the Port team and the companies using its facilities.

«One of the development axes of On Course for 2030

is the conclusion of partnership agreements with other ports having complementary activities. In addition to making our Port more attractive, this approach multiplies business opportunities. We are therefore very enthusiastic to formalize this collaboration and to begin the exchanges, whose common thread will be innovation», said Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières.

«The Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement has opened access to a market of 500 million consumers and we are very pleased to have established a concrete partnership with the Port of Trois-Rivières. We have a shared vision and ambition: to build innovative ports by 2020/30, in the service of the development of our territories and in close collaboration with all the actors in the supply chain», said Mr Gilbert Stimpflin.



CALENDAR OF EVENTS • CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

MAY 18-22

AAPA 2019

Colorado Convention Centre
Denver CO – USA
www.aapa.org

MAY 21-23

Breakbulk Europe

Messe Bremen, Bremen – Germany
leslie.meredith@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/greentech

JUNE 5-7

Great Lakes & St. Lawrence Cities Initiative

Annual Meeting and Conference
Sheboygan, WI – USA
admin@glslcities.org or (312) 201-4518
www.glslcities.org

SEPTEMBER 9-12

ACPA AGM & CONFERENCES

Association of Canadian Port Authorities

Hotel – OTL Gouverneur Saguenay
Saguenay region, QC – Canada
fpaulin@acpa-ports.net
www.acpa-ports.net

OCTOBER 13-16

AAPA Annual Convention & Exposition

Hilton, Norfolk, Virginia – USA
<http://www.aapa-ports.org/>

OCTOBER 22

Québec Marine Day

SODES in Collaboration with St. Lawrence Shipoperators

Québec National Assembly
Québec City, QC – Canada
Celine.Schaldebrand@st-laurent.org
<http://www.st-laurent.org/en/>

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 Rheaume



**2020 will be here
sooner than you think!
Order your calendar now!**

**www.shipphotos.com or
shipphotos@hotmail.com**



ACPA 2019 – REGISTRATION (ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES) AAPC 2019 – INSCRIPTION (ASSOCIATION DES AUTORITÉS PORTUAIRES CANADIENNES) http://www.acpa2019.ca	4
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	46
CLSLP - CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS CPBSL - CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT http://cpbsl.ca	Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière
CPSLC – CORPORATION OF MID ST. LAWRENCE PILOTS CPSLC - CORPORATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT CENTRAL https://www.cpslc.ca	64
EMPIRE STEVEDORING http://www.empirestevedoring.com	63
FEDNAV http://fednav.com	31
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	22
LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES https://www.pilotage-st-laurent.gc.ca	6, 71
LOGISTEC https://www.logistec.com	50
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION http://www.randlogisticsinc.com	1
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP STMG – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrtml.com	48
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
MAPLESAT http://www.maplesat.com	7
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE http://navtech.ca	21
OCEAN https://www.groupeocean.com	35
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI https://www.portalberniportauthority.ca	69

PORT OF ANTWERP PORT D'ANVERS http://www.portofantwerp.com	18
PORT OF HALIFAX PORT DE HALIFAX https://www.portofhalifax.ca	55
PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL https://www.port-montreal.com	53
PORT OF PRINCE RUPERT http://www.rupertport.com	14
PORT OF SAGUENAY PORT DE SAGUENAY http://www.portsaguenay.ca	4
PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES http://www.portsi.com	72
PORT OF THUNDER BAY http://www.portofthunderbay.com	38
PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://www.porttr.com	34
PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD https://www.portvalleyfield.com	32
QSL https://www.qsl.com	37
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT http://www.st-laurent.org	66
SHIPPHOTOS.COM http://www.shipphotos.com	40, 87
SPLIETHOFF http://www.spliethoff.com	59
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	28
TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/SAINT-SIMÉON https://traverserdl.com	67
URGENCE MARINE http://urgencemarine.com	39
VALPORT http://valport.ca	32
WÄRTSILÄ https://www.wartsila.com	25

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

Algoma.



Your trusted partner in Dry Bulk Shipping.



www.algonet.com | [@AlgomaCentral](https://www.instagram.com/AlgomaCentral)  