

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
ÉTÉ • SUMMER 2019

EXPANDING UNIVERSE OF CANADIAN PORTS L'UNIVERS EN EXPANSION DES PORTS CANADIENS

TUGBOATS

Marine shipping's mighty workmates

REMORQUEURS

Cheville ouvrière du secteur maritime

PACIFIC GATEWAY

First Nations on the move

PORTE ASIE-PACIFIQUE

Place aux Premières Nations



8,95 \$



93



Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

Desgagnés se spécialise depuis le 19^e siècle dans le transport maritime de vracs liquides, de marchandises générales, de vracs solides et de passagers. Ses activités s'étendent également à la réparation navale de même qu'à la location et à l'opération de machineries lourdes. Sa flotte compte une vingtaine de navires qui sillonnent le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, l'Arctique canadien, la côte est du Canada et des États-Unis, ainsi que toutes les mers du globe.

Desgagnés has specialized in the marine transportation of liquid bulk, general cargo, solid bulk, and passengers since the 19th century. Its activities also extend to ship repair as well as the rental and operation of heavy machinery. Its fleet has some 20 vessels that crisscross the Great Lakes St. Lawrence Seaway System, the Canadian Arctic, the east coasts of Canada and the United States, and all the seas of the world.





Our waterways. Our responsibility.

Nos voies navigables. Notre responsabilité.

Find out how we do
our part to operate
responsibly in our newly
released Corporate
Sustainability Report.

www.cslships.com

Découvrez comment
nous menons nos activités
avec responsabilité en
consultant notre tout
nouveau Rapport de
développement durable.



CANADA STEAMSHIP LINES



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,
Kevin Dougherty, Brent Frederick, Julie Gedeon, Colin Laughlan,
Anne Legars, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick, Tom Peters,
Allan Swift, Nicole Trépanier, Christopher Wright.

Traducteur / Translator: Yvan Rompré, Pierre Cremer, 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 (direct)

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

M⁹³ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

7 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

13 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

17 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

21 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

25 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Carroll McCormick

87 Ship-Source Oil Pollution Fund
HIGHLIGHTS OF 30TH ANNIVERSARY CONFERENCE

Caisse d'indemnisation des dommages
due à la pollution par les hydrocarbures
causée par les navires
FAIT SAILLANTS DE LA CONFÉRENCE
DU 30^e ANNIVERSAIRE
Anne Legars

Et aussi / And more...

91 JOURNAL

103 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

104 ANNONCEURS / ADVERTISERS



Expanding universe of Canadian ports

L'univers en expansion des ports canadiens

Leo Ryan

61th ACPA / 61^e AAPC



66 TUGBOATS LES REMORQUEURS

Marine shipping's mighty workmates

Le remorqueur, cheville ouvrière du secteur maritime du Canada

Brent Frederick



79 Asia-Pacific Gateway La porte Asie-Pacifique

First Nations forging trade and cultural relations with Asia

Les Premières Nations forgent des relations commerciales et culturelles avec l'Asie

Colin Laughlan



COUVERTURE / COVER

This photo offers a vivid illustration of Ocean Group's recent success in exporting its harbour towing services internationally. Pictured is the **Ocean Taiga** 'super tug' guiding the **Pacific Trader** cargo vessel in Kingston Harbour as part of a 10-year contract with the Jamaican port.

Cette photo illustre avec éclat le récent exploit de Groupe Océan qui a réussi à exporter ses services de remorquage à l'international. On voit ici le super-remorqueur **Ocean Taiga** qui guide le cargo **Pacific Trader** dans le Port de Kingston en vertu d'un contrat de 10 ans signé avec le port jamaïcain.

Photo: Umit Aslan

LOGISTEC



At LOGISTEC,
we know steel.

Every day we work with
our port partners and customers
to ensure we deliver the most efficient and
cost-effective solution to get your products to market.

Visit us at www.logistec.com today



A conversation with Frank Robertson

General Manager, LOGISTEC Stevedoring (Ontario)

I caught up with Frank Robertson, General Manager, LOGISTEC Stevedoring (Ontario), on the drive back to Montreal (hands free of course) from the LOGISTEC terminal at the Port of Toronto, to talk steel. I keep hearing about LOGISTEC's growing reputation for excellence in handling steel at their marine terminals in Canada and the U.S. Not only is Frank LOGISTEC's resident expert on steel and steel products handling, he and his team are also best known for performing in-depth analyses of conventional terminal operations across the network and implementing truly innovative, cost-saving and safe solutions to maximize efficiencies for their customers.

I was particularly interested in LOGISTEC's "marine steel corridor" service gaining a lot of traction and positive talk in the metals industry. Simply put, raw steel products (coils, rebar, beams etc.) produced in Europe and the Middle East make their way inland through the Gulf of St. Lawrence and along the St. Lawrence Seaway, with stops to deliver cargo for infrastructure projects at LOGISTEC terminals along the way. Huge dimensional steel beams for Montreal's Champlain Bridge Project, wind energy components (blades, nacelles), steel materials for Ontario's massive infrastructure and construction boom all came in through ports along the St. Lawrence Seaway.

But what I really wanted to focus on first was what is happening in Toronto, as this is quickly becoming a case study in "how LOGISTEC and partners go beyond for our customers." Though I had heard that much of this can be credited to Frank's dedication to optimizing operations practices and implementing smart technologies, he quickly set me straight: "Nobody can unload a ship on their own. Yes, you need the right equipment but most importantly, it takes a strong team of dedicated people with imagination, agility and flexibility and we have that. We are truly in this together with our Port partner and our customers," Frank noted.

I asked him to explain what is happening in Toronto and in particular the project he was just working on. He laughed and said, "One of my favourite things, from early childhood even, is logistics. I'm always analysing efficiencies and looking for ways to improve our operations. So after studying the global supply chain into the Toronto market, a lightbulb went off," he recalled.

"Together with the Port of Toronto, we approached a customer involved in supplying steel products to Toronto's infrastructure projects and said: "We have an idea that involves a bit of imagination on your side. Can we have an hour of your time?"

"We met the next day and proposed a way to bring the steel directly through the Port of Toronto downtown, literally next door to the projects underway. By making an adjustment to timing and mode of transport along the supply chain, we were able to significantly reduce the overall carbon footprint of each move and reduce congestion on the highways and roads leading to the downtown core construction sites. This type of innovative thinking and willingness to try something new is of critical importance for large urban cities like Toronto, with even more extensive infrastructure projects on the horizon, both in Canada and the U.S."



LOGISTEC handling steel in Toronto.

Frank explained that none of this could have happened without the incredible relationships LOGISTEC has built with their Port partners, supply chain partners and customers. "Really, it is a credit to the Port of Toronto which had to make changes to its operations, the customer who also had to adapt their operations, and to the incredible LOGISTEC team of men and women who were flexible and open minded enough to see the benefits of offering an alternative method for handling steel."

- Interview by Judith Edmison, Marketing & Communications Consultant at LOGISTEC with 20+ years in the Transportation & Supply Chain Industry.

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

THE **VOICE** OF INLAND AND COASTAL MARINE COMMERCE

ADVOCACY + AWARENESS =
OPPORTUNITY FOR GROWTH



Delivering for industry since 1959

Become a Member: www.marinedelivers.com



@MarineDelivers





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Une flotte de brise-glaces terriblement inadéquate

Le Canada est le pays qui possède la plus longue ligne de côtes – 243 000 km. Il y a le formidable et lointain océan Arctique, l'océan Pacifique, l'océan Atlantique. Au sud, le corridor formé par les Grands Lacs et le puissant Saint-Laurent s'enfonce loin au cœur de l'Amérique du Nord et constitue en quelque sorte une quatrième côte. L'offensive annuelle de l'hiver a un impact sur le commerce maritime dans toutes les régions, mais à des degrés différents. Cet impact est relativement modeste sur la côte du Pacifique, majeur sur la côte atlantique, saisonnier dans l'Arctique – où la navigation commerciale est virtuellement limitée aux quatre mois de la fenêtre de navigation estivale de plus en plus libre de glace. Mais ses conséquences peuvent être énormes dans la voie de navigation des Grands Lacs et du Saint-Laurent par où transitent annuellement, selon les estimations, 230 millions de

Capacity of Canada's icebreaker fleet woefully inadequate

To begin with a telling fact, Canada has the longest coastline in the world – 243,000 kms in all. You have the formidable, faraway Arctic Ocean, the Pacific Ocean, the Atlantic Ocean. To the south, the mighty St. Lawrence/Great Lakes corridor, also known as the Fourth Seacoast, penetrates deep into the heartland of North America. To different degrees, winter's annual onslaught has an impact on maritime trade in each of the regions. Relatively little on the Pacific Coast. Substantial on the Atlantic Coast. Seasonal in the Arctic, where most commercial shipping is restricted to the increasingly ice-free four-month summer shipping window. But the impact can be enormous on the Great Lakes/St. Lawrence waterway through which transits an estimated 230 million tonnes of cargo annually.

The CCGS Pierre Radisson escorting a commercial vessel through ice.

Le NGCC Pierre Radisson escorte un navire commercial à travers la glace.





CONFERENCE 2019
NOVEMBER 12-14
Hilton Toronto Airport Hotel & Suites

CELEBRATING OUR 15TH YEAR

STRATEGIES FOR GROWTH - 2020 AND BEYOND

- Condensed day and a half format to maximize your valuable time
- Early Registration & First Evening Welcome Reception
- Interactive modules structuring
- Engaging and knowledgeable speakers
- Presentations focused on business growth for the Great Lakes/Seaway
- Engaging keynote speaker
- Lengthy coffee breaks to encourage continued networking
- Networking reception
- Key industry people in attendance

SPONSORSHIP OPPORTUNITIES AVAILABLE

Visit www.hwyh2o-conferences.com

EARLY BIRD RATE

Register by September 20 and SAVE
\$150 on your registration fee.



hwyh2o-conferences.com

tonnes de marchandises. Dans ce contexte, les services de la flotte de brise-glaces de la Garde côtière canadienne (GCC) sont capitaux pour garder ouverts les chenaux de navigation.

Hélas, depuis quelques années, l'écart entre la capacité de déglacage et les besoins des lignes maritimes desservant les ports et les collectivités côtières se creuse de plus en plus – ce qui est très frustrant pour les officiers et les équipages de la GCC, qui tentent de faire de leur mieux avec des navires rongés par la rouille. De surcroît, le rendement des deux chantiers maritimes qu'Ottawa a favorisés dans la mise en place de la Stratégie nationale de construction navale laisse grandement à désirer.

À l'heure actuelle, le Canada possède deux brise-glaces polaires lourds, cinq brise-glaces moyens et neuf brise-glaces légers polyvalents, ainsi que deux aéroglisseurs utilisés pour le déglacage et la protection contre les inondations sur le fleuve Saint-Laurent. Le problème, c'est que plus du tiers de la flotte, dont l'âge moyen excède 30 ans, a largement dépassé la durée de vie prévue et les réparations qui en permettent le maintien en service coûtent énormément cher.

LATE NEWS

As Maritime Magazine was going to press, the federal government announced on July 16 that Davie and Seaspan will share a one billion dollar contract to carry out maintenance work on a first group of Halifax-class frigates. According to Frédérik Boisvert, VP Public Affairs of Davie, "this contract represents an important chapter in the strategic development of the largest Canadian shipyard. It will extend over nearly 20 years and total a minimum of two billion dollars during this period."

DERNIÈRE HEURE

Au moment de mettre sous presse, le gouvernement fédéral a annoncé le 16 juillet que Davie et Seaspan allaient se partager un contrat d'un milliard de dollars pour l'entretien d'un premier groupe de frégates de la classe Halifax. Selon Frédérik Boisvert, V.-P. Affaires publiques de Davie, «ce contrat représente un moment important dans le développement stratégique du plus grand chantier naval canadien. Il s'échelonnnera sur près de 20 ans et totalisera un minimum de deux milliards de dollars au cours de cette période.»

Within this overall context, the icebreaker fleet of the Canadian Coast Guard performs vital services to keep navigation channels open.

Alas, recent years have only revealed a widening gap between icebreaker capacity and the needs of the shipping lines serving ports and coastal communities – much to the frustration of CCG officers and crew who are trying to do their best with the largely rusting vessels they have at their disposal. At the same time, there has been much to be desired in the performances of the two shipyards favoured by Ottawa decisions on national shipbuilding initiatives.

At present, Canada has two heavy polar icebreakers, five medium icebreakers and nine multi-task light icebreakers, plus two light cushion vehicles used for icebreaking and flood control along the St. Lawrence River. Trouble is more than one third of the fleet, with average age above 30 years, has well exceeded expected lifespans, and prolonging life extensions through constant repairs has been costing huge sums.



The Canadian Coast Guard Ship Griffon provided icebreaking service at Midland Ontario March 24 2018 to allow a CSL bulk carrier the Frontenac to depart the port.

Le navire de la Garde côtière canadienne **Griffon** assurant un service de déglacage à Midland (Ontario) le 24 mars 2018 pour permettre à un vraquier de CSL, le **Frontenac**, de quitter le port.



Canadian Coast Guard

The CCGS Terry Fox heavy icebreaker breaking ice ahead of the CCGS Louis S. St-Laurent during a science mission charting Canada's Arctic continental shelf (2015).

Le NGCC **Terry Fox**, brise-glaces lourd, brise la glace devant le NGCC **Louis S. St-Laurent** lors d'une mission scientifique visant à cartographier le plateau continental de l'Arctique canadien (2015).

One heavy icebreaker, the **Louis S. St-Laurent**, is even 50 years old!

Last winter and spring offered more examples of the failure of the current icebreaker fleet to respond to demand in the Great Lakes/St. Lawrence region.

Severe ice build-ups in the St. Lawrence River in January resulted in eight containerships being stuck at the Port of Montreal and ten other vessels – including some from Quebec City's Groupe Desgagnés – were imprisoned for a number of days in ice. Several CCG icebreakers were unavailable due to pressing maintenance obligations.

During the spring break-out, Canadian and U.S. Coast Guard crews worked tirelessly, but were handicapped by the coast guard fleets at their disposal. Two U.S. icebreakers were out of service while a Canadian icebreaker was idled due to mechanical issues.

Major Coast Guard renewal plan

In an announcement in May to address the glaring capacity issues, Prime Minister Justin Trudeau unveiled plans to invest nearly \$16 billion on Coast Guard fleet renewal under the National Shipbuilding Strategy (NSS). Like the previous multi-billion dollar contract awarded in 2011 for navy and coast guard vessels, the total amount was allocated to Irving Shipbuilding's Halifax yard and Seaspan's Vancouver Shipyards, the two recognized partners of NSS, despite the serious delays, cost overruns and production problems. The new ships will deliver services including light icebreaking, offshore patrol, and search and rescue.

Un brise-glaces lourd, le **Louis-S. St-Laurent**, a même fêté ses 50 ans!

L'hiver et le printemps derniers ont offert beaucoup d'exemples de l'incapacité de la flotte de brise-glaces à répondre à la demande dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Plusieurs embâcles sur le Saint-Laurent ont immobilisé en janvier huit porte-conteneurs dans le Port de Montréal et 10 autres navires – dont quelques-uns du groupe Desgagnés de Québec – sont restés plusieurs jours prisonniers des glaces. Certains brise-glaces de la GCC n'étaient pas disponibles à cause d'obligations d'entretien pressantes.

Pendant la débâcle printanière, les équipages des gardes côtières canadienne et américaine ont travaillé sans relâche, mais ils étaient handicapés par les lacunes de leurs flottes. Deux brise-glaces étasuniens étaient hors service et un brise-glaces canadien était paralysé par des problèmes mécaniques.

Le grand plan de renouvellement de la Garde côtière

Au cors d'une annonce faite en mai concernant les problèmes de capacité flagrants, le premier ministre Justin Trudeau a dévoilé des plans pour investir près de 16 milliards de dollars pour le renouvellement de la flotte de la Garde côtière dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN). Tout comme dans le premier contrat de plusieurs milliards de dollars adjugé en 2011 pour des navires de la Marine et de la Garde côtière, la totalité du montant a été attribuée au chantier maritime Irving de Halifax et au chantier naval Seaspan de Vancouver, les deux partenaires reconnus de la SNCN, malgré des retards considérables dans l'échéancier ainsi que les problèmes techniques et d'important

dépassement de coûts. Les nouveaux navires vont fournir des services variés, comme des travaux légers de déglacage, des patrouilles hauturières et des opérations de recherche et sauvetage.

Jusqu'à 16 de ces navires seront construits au chantier Seaspan de Vancouver et deux patrouilleurs de l'Arctique, à Halifax. Aucun calendrier n'a été précisé. M. Trudeau a déclaré que les nouveaux navires polyvalents seraient employés à «toutes sortes de tâches, du déglacage sur les Grands Lacs aux patrouilles des pêches et aux interventions en cas de pollution».

Pour les entreprises de transport maritime canadiennes, le plan de renouvellement de la flotte de la GCC constitue un pas dans la bonne direction, mais à leur avis, il ne va pas assez loin parce qu'il n'augmente pas assez la capacité de déglacage.

Selon le président de la Chambre de commerce maritime, Bruce Burrows, les milieux du transport maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent réclament instamment l'intégration d'au moins cinq nouveaux brise-glaces dans le programme d'expansion de la flotte de la GCC. C'est le message central que M. Burrows a livré le 30 mai à la cérémonie d'inauguration du **Captain Molly Kool** organisée à St. John's, port d'attache du navire. Ce bâtiment, un brise-glaces moyen, et les deux autres brise-glaces achetés en Suède et remis à niveau au chantier Davie de Lévis (Québec) n'ajouteront toutefois pas de capacité supplémentaire. Ils ne vont que remplacer d'autres brise-glaces qui sont retirés du service pour des réparations majeures.

M. Burrows s'est félicité de cette «mesure provisoire» pour faciliter la navigation hivernale dans la région, mais non sans ajouter ce qui suit: «Il nous faut aussi de toute urgence un engagement à ce que de nouveaux brise-glaces soient construits d'ici cinq ou dix ans pour notre région dans le cadre du programme du renouvellement de la flotte de la Garde côtière récemment annoncé.»

Pour sa part, Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada qui représente les transporteurs océaniques, n'a pas caché son inquiétude au *Maritime Magazine*. «C'est très décevant pour les collectivités septentrionales, pour le com-

Up to 16 of the ships are to be built at Vancouver Shipyards while two Arctic patrol ships will be constructed at Halifax. No timelines were specified. Mr. Trudeau said the new multi-purpose vessels "will do everything from icebreaking on the Great Lakes, to fisheries patrol, to conducting pollution response."

Whereas maritime shipping interests in Canada regard the CCG fleet renewal plan as a step in the right direction, they feel it does not go far enough in terms of expanding icebreaker capacity.

According to Bruce Burrows, President of the Chamber of Marine Commerce, the Great Lakes/St. Lawrence shipping industry urgently desires at least five new icebreakers to form an integral part of CCG fleet expansion. This was the central message he outlined when attending on May 30 the dedication of the **Captain Molly Kool** into service at its homeport of St. John's. This asset, classed as a medium icebreaker along with two other acquired icebreakers from Sweden being retrofitted at Davie Shipyard of Lévis, Québec will, however, not be adding extra capacity but simply take the place of other vessels out of service for major repairs.

Mr. Burrows welcomed "an interim measure" to facilitate winter shipping movements in the region – but stressed: "We also need an urgent commitment that new ice-breaking vessels will be built within the next 5 to 10 years for our region as part of the recently announced program for Coast Guard renewal."

For his part, Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada, which represents ocean carriers, did not hide his concerns when questioned by *Maritime Magazine*. "It is very disappointing for northern communities, commerce south of the 60th Parallel and the Coast Guard personnel who do their best to keep the fleet running."

*Seaspan's Vancouver Shipyards on June 27 delivered to the Canadian Coast Guard the **CCGS Sir John Franklin**, the first large vessel built under the National Shipbuilding Strategy and the first new ship delivered to the Coast Guard in decades. An offshore fisheries science vessel (OFSV), it will be followed by two others in the same category.*

Le 27 juin, les chantiers navals de Seaspan de Vancouver ont livré à la Garde côtière canadienne le **CCGS Sir John Franklin**, le premier grand navire construit dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale et le premier nouveau navire livré à la Garde côtière depuis des décennies. Ce navire hauturier de recherches halieutiques (OFSV), sera suivi de deux autres dans la même catégorie.



Canadian Coast Guard

Canadian shipping lines involved in Arctic shipping operations highly value the contribution of polar icebreakers especially to safety and reliability. Moreover, prominent figures such as Paul Pathy, President and CEO of Fednav Ltd., consider that a significantly bigger icebreaker presence is necessary to protect Canada's sovereignty.

Davie's qualifications to play key role

But additional resources appear to be on the horizon in light of Mr. Trudeau's announcement that the government intends to add a third shipyard as a partner in the National Shipbuilding Strategy. "Canada's two existing shipyards (in NSS) don't have the capacity to deliver the fleet renewal by themselves." He recognized it's "an opportunity for Davie to apply to become that third facility."

Frankly, recognition by Ottawa of Davie as an NSS partner is long overdue.

When the first big program was launched by the Harper government in 2011, Davie was still at the tail end of a long period of insolvency. But Canada's largest shipyard, with a rich history of building almost every form of vessel since 1825, began to emerge from a moribund state following its acquisition in late 2012 by Monaco-based Inoceana Group. Subsequently it has, among other things, delivered on time and on budget a supply vessel (Resolve) for the Canadian Navy. It won a contract for the refitting of three Swedish icebreakers.

This past spring, Davie was awarded a \$7 million contract to refit the **Louis S. St-Laurent**. It has been awarded a maintenance contract for Halifax-class frigates. And most recently, the federal government said it planned to sign a contract for Davie to build two ferries for service in eastern Canada.

With planned construction in Vancouver of a new polar icebreaker, the **CCGS Sir John Diefenbaker**, in limbo, Davie appears well placed to take over this significant undertaking. In this regard, Frédéric Boisvert, Vice-President of Public Affairs, has noted that if Ottawa had accepted an unsolicited Davie proposal in 2013, the future polar icebreaker would already be in operation today. Should Davie get the nod for this project, the launch date could arguably be seven to eight years away.

Observers speculate it could be politically expedient for the Trudeau Liberal government in midst of an electoral campaign to announce more Davie-related developments prior to the October vote. Polls suggest that re-election hinges to a large extent on maintaining a strong presence in Québec. Meanwhile, there are certainly compelling economic, maritime trade and other reasons for the federal government to elaborate a truly comprehensive approach to coast guard renewal that has been sorely lacking. No more band-aids, please... 

merce au sud du 60^e parallèle et pour le personnel de la Garde côtière qui fait tout ce qu'il peut pour garder la flotte pleinement opérationnelle.»

Les lignes maritimes actives dans l'Arctique attachent une grande importance à la contribution des brise-glaces polaires, spécialement pour garantir la sécurité et la fiabilité de leurs opérations. En outre, des personnalités comme Paul Pathy, président et chef de la direction de Fednav, estiment qu'une augmentation importante de la présence de brise-glaces est nécessaire pour protéger la souveraineté du Canada.

Chantier Davie à la rescousse

Toutefois, une lueur d'espoir pointe à l'horizon depuis que M. Trudeau a annoncé que le gouvernement avait l'intention d'inclure un troisième chantier maritime comme partenaire dans la Stratégie nationale de construction navale. «Les deux chantiers maritimes actuels [participant à la SNCN] ne suffisent pas à la tâche pour le renouvellement de la flotte.» Il a reconnu que c'était «l'occasion pour Chantier Davie de demander à être intégré comme troisième ressource».

Et franchement, il y a déjà longtemps qu'Ottawa aurait dû intégrer Chantier Davie comme partenaire dans la SNCN.

Lorsque le premier volet de ce grand programme a été lancé par le gouvernement Harper en 2011, Chantier Davie émergeait à peine d'une longue période d'insolvabilité. Toutefois, le plus grand chantier maritime du Canada, à la si riche histoire, qui a construit presque tous les types de navires depuis 1825, a commencé à renaître après son acquisition à la fin de 2012 par le groupe monégasque Inoceana. Par la suite, il a livré à la Marine canadienne, en respectant l'échéancier et le budget, un navire de soutien naval (Resolve). Et il a obtenu un contrat pour le radoub de trois brise-glaces suédois.

Le printemps dernier, Chantier Davie a décroché un contrat de sept millions de dollars pour radoub le **Louis S. St-Laurent**. On lui a aussi attribué le contrat d'entretien des frégates de classe Halifax. Et plus récemment, le gouvernement fédéral a indiqué son intention de signer un contrat avec Davie en vue de la construction de deux traversiers pour l'est du Canada.

Comme l'incertitude plane encore concernant la construction à Vancouver d'un nouveau brise-glaces polaire, le **NGCC Sir John Diefenbaker**, Chantier Davie semble bien placé pour prendre la relève dans ce gros contrat. À cet égard, le vice-président aux Affaires publiques, Frédéric Boisvert, a fait remarquer que si Ottawa avait accepté en 2013 la proposition non sollicitée de la Davie, le futur brise-glaces polaire serait déjà en service. Si le projet était confié à Chantier Davie, la mise à l'eau pourrait probablement avoir lieu dans sept ou huit ans.

Selon les observateurs, il pourrait être politiquement avantageux pour le gouvernement Trudeau d'annoncer en campagne électorale l'attribution de nouveaux contrats à Chantier Davie avant le scrutin d'octobre. Les sondages semblent indiquer que la réélection des libéraux dépendrait dans une large mesure de leur aptitude à conserver une forte présence au Québec. Il y a certainement aussi de puissantes raisons économiques, de commerce maritime et autres pour qu'Ottawa adopte une approche véritablement globale pour le renouvellement de la flotte de la Garde côtière. Une telle approche a cruellement manqué jusqu'ici. De grâce, délaissions les expédients... 



Tom Peters

La pénurie de main-d'œuvre s'aggrave

La Halifax Employers Association (HEA) – qui représente les employeurs des débardeurs, des propriétaires, des exploitants, des lignes maritimes et des agents au Port de Halifax – et la section locale 269 de l'Association internationale des débardeurs (AID) ont récemment organisé un salon de l'emploi dans le but de recruter environ 32 employés occasionnels.

Le travail des débardeurs a évolué ces dernières années, ceux-ci ne sont plus considérés comme « la chair à canon » du port. À une certaine époque, avant la conteneurisation, quiconque avait les reins solides et une bonne éthique de travail pouvait décrocher un emploi pour transporter sur ses épaules des sacs de farine ou de lourds ballots de caoutchouc. De nos jours, l'industrie s'est modernisée et possède de l'équipement sophistiqué, des ordinateurs et des GPS.

Growing challenges of attracting waterfront labour

The Halifax Employers Association (HEA), which represents longshore employers, owners, operators, shipping lines and agents at the Port of Halifax, and the International Longshoremen's Association (ILA), Local 269, recently held a job fair looking to add approximately 32 casual workers to their employee numbers.

The longshore industry has evolved over the years to the point where longshoremen are no longer seen as the “grunts” of the waterfront. There was a time, before containerization, when anyone with a strong back and a solid work ethic, could get a job slinging bags of flour or heavy bales of rubber. Today the industry is modernized with sophisticated equipment that contains computers and GPS.

Today's longshoremen are no longer just the “grunts” of the waterfront but work with sophisticated equipment.

Aujourd'hui, les débardeurs ne sont plus considérés comme « la chair à canon » du port, ils travaillent avec de l'équipement sophistiqué.



But like many ports across North America, the workforce at the Port of Halifax is aging, plus the port is getting busier and attracting new people to fill labour requirements is a constant concern.

Richard Moore, the HEA's President and CEO, says the port is losing between 20 to 25 unionized labour workers annually and the average age of the workforce is around 54.

Kevin Piper, president ILA Local 269, said the HEA and the ILA have held four job fairs in the past five years and have attracted approximately 200 people.

Mr. Piper admits it has been difficult attracting new people, particularly young people.

"This industry has pluses and minuses for employees. A plus is it pays well (\$40 an hour straight time) but the minuses seem to be no set job hours, it is shift work and a lot of people don't want to work out in the (bad) weather," he said.

How times have changed since Mr. Piper started his longshore career.

"When I came here I worked a lot of hours to establish myself but we are having some difficulty now," he says. The ILA and HEA have stringent rules when it comes to working a minimum number of hours and there are people who are just not interested in committing to those minimums.

"We have hired people and the HEA has gone to great expense to train them and we have fired them because they wouldn't keep up minimum hours. We don't fire people for not working 60 hours but there is some expectation, that this why we brought them in here. It has been a challenge," he said.

Physical labour issue

Another issue facing the longshore industry, much like many other industries, is many young people aren't interested in doing physical labour. Mr. Moore estimated the majority of people dropping by the job fair are in their 30s and 40s and the number of applications now being handed out for these casual positions could be a reflection of the times.

Mr. Piper said in the 1990s and early 2000s as many as 1,100 applications would be handed out at each job fair but at the last job fair only about 300 applications were handed out.

And the positions are open to anyone who falls under the employment equity guidelines which includes men, women, minorities, disabled people, etc.

"We have an agreement with the employer (HEA) that 25% of the candidates we refer are female," said Mr. Piper. There are minimum qualifications for both male and female candidates, and upon acceptance each must go through various aptitude testing and strength and endurance testing.

There are approximately 350 unionized longshoremen in Local 269. The unionized employee numbers are supported by two casual working groups called Cardboard A and Cardboard B. As unionized numbers decline, new people are brought into the union

Cependant, comme dans bien des ports nord-américains, la main-d'œuvre de Halifax est vieillissante et comme le Port est de plus en plus occupé, la nécessité de recruter de nouveaux employés pour répondre aux exigences du travail est une préoccupation constante.

Selon le PDG de la HEA, Richard Moore, le Port perd chaque année entre 20 et 25 travailleurs syndiqués, et l'âge moyen des employés est d'environ 54 ans.

Le président du local 269 de l'AID, Keven Piper, a indiqué que la HEA et l'AID ont organisé quatre salons de l'emploi depuis cinq ans et ont recruté environ 200 employés.

M. Piper admet qu'il est difficile d'attirer de nouveaux employés, surtout des jeunes.

«Le travail a des avantages et des inconvénients. Il est bien payé (40 \$ l'heure au taux régulier), mais les heures ne sont pas régulières. On travaille par roulement et beaucoup ne veulent pas travailler par mauvais temps», a-t-il ajouté.

Les choses ont bien changé depuis que M. Piper a commencé sa carrière de débardeur.

«Lorsque je suis entré ici, je travaillais beaucoup pour me faire un nom, mais c'est plus difficile maintenant», déclare-t-il. L'AID et la HEA ont des règles strictes, elles exigent un nombre minimum d'heures de travail et certains ne sont tout simplement pas disposés à respecter ces minimums.

«Nous avons embauché des employés que la HEA a formés à grands frais et que nous avons dû congédier parce qu'ils ne voulaient pas faire le nombre d'heures minimum. Nous ne congédions pas quelqu'un parce qu'il ne veut pas travailler 60 heures, mais il y a des attentes. Il faut que le travail se fasse. C'est un problème.»

Le travail physique

Une autre difficulté à laquelle l'industrie fait face, comme beaucoup d'autres, c'est que le travail physique rebuté bien des jeunes. M. Moore estime que la majorité des personnes qui passent par le salon de l'emploi sont dans la trentaine ou la quarantaine et le nombre de demandes d'emploi reçues pour ces postes occasionnels est peut-être un reflet de notre époque.

Selon M. Piper, dans les années 1990 et au début des années 2000, on avait jusqu'à 1 100 demandes à chaque salon de l'emploi, mais le dernier salon n'a attiré que 300 demandes.

Et les postes sont offerts à quiconque s'appliquent les lignes directrices sur l'équité en matière d'emploi, à savoir les hommes, les femmes, les personnes issues de groupes minoritaires, les personnes handicapées, etc.

«Nous avons une entente avec l'employeur (HEA) selon laquelle 25 % des candidats que nous recommandons sont des femmes», indique M. Piper. Il y a des conditions minimales à remplir pour les hommes et les femmes, et une fois acceptés, tous doivent passer des tests d'aptitude et des épreuves de force et d'endurance.

Il y a environ 350 débardeurs syndiqués à la section locale 269. L'effectif d'employés syndiqués est appuyé par deux groupes de travailleurs occasionnels appelés Cardboard A et Cardboard B. Lorsque l'effectif syndiqué diminue, de nouveaux employés sont admis dans le groupe syndiqué à partir du Cardboard A qui est ensuite regarni à partir du Cardboard B.

Selon M. Moore, la principale difficulté, c'est de maintenir un bon équilibre. Il faut qu'il y ait assez de travail pour que les employés restent dans l'industrie.

Le Cardboard B est approvisionné par de nouvelles embauches.

Les syndicats s'opposent à l'automatisation

À mesure que les navires grossissent et que la technologie évolue, la main-d'œuvre portuaire doit faire face à des enjeux comme l'automatisation. C'est une avenue à laquelle l'AID et les autres syndicats portuaires s'opposent évidemment.

«L'automatisation est toujours une préoccupation, mais son implantation coûte très cher et elle n'a pas encore la même productivité que la main humaine», d'indiquer M. Piper.

Au sujet de l'automatisation au Port de Halifax, M. Piper indique que certaines grues d'Halterm, qui exploite le terminal Southern, sont pilotées par GPS et qu'il y a des systèmes informatiques dans d'autres.

Mais un changement positif pour l'AID alors que l'expansion du Port de Halifax continue, c'est que le syndicat a un mot à dire dans les décisions concernant l'avenir du Port, ce qui ne fut pas toujours le cas.

«Pendant longtemps, nous (les employés) étions la majorité silencieuse, mais depuis quelques années, nous nous sommes levés et avons fait entendre notre voix, a déclaré M. Piper. Notre ex-président David Cranston et moi avons multiplié les interventions. Le Port veille à me tenir au courant du mouvement des marchandises et nous avons d'excellents rapports avec les terminaux. Les employés se sont exprimés et ils ont entendu notre voix. Nous ne sommes plus de la 'chair à canon'» **M**

from the A board. Those numbers on the A board are then propped up from the B board.

The "key challenge", says Mr. Moore, is to "get the balance right. We have to have enough work available for the people to stay engaged in the industry."

The new causal hires maintain the numbers on the B Cardboard.

Union opposition to automation

As the industry rolls into the future with bigger ships and more technology, human port labour is being challenged by such things as automation. It's an issue that the ILA and other port unions obviously oppose.

"Automation is always a concern but it is hugely expensive to implement and productivity is not up to par with humans right now," says Mr. Piper.

As for automation at the Port of Halifax, Mr. Piper says some of the yard gantries at Halterm, operator of the port's southend terminal, are GPS driven and there are computer systems in others.

But one good change for the ILA as the Port of Halifax continues to grow, is the union has a voice in the port's future - which was not always the case.

"For a long time, we (labour) were the silent majority but in the last number of years we have stepped up and made our voice heard," said Mr. Piper. "Our past president David Cranston and I have been vocal. The port makes sure I'm kept up to date on the movement of cargo and we have a great relationship with the terminals. So labour has been vocal and they have heard us. We are not grunts anymore," he said. **M**

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

Maritime/Multimodal/Logistics
Combining analysis and news

Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles



IMO - Vega^{THE}

D A T A B A S E

Visit vp.imo.org/trial to access
your free 2-day subscription trial

AN **INDISPENSABLE DATABASE** OF
IMO INSTRUMENTS



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



Colin Laughlan

Vives escarmouches touchant des projets rivaux de Roberts Bank

Après des années d'études environnementales, de réfutations et contre-réfutations, l'ambitieux projet de Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2) a finalement atteint en mai dernier l'étape des audiences publiques grâce à l'inflexible détermination de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF).

Le projet de trois milliards de dollars prévoit la construction d'un gigantesque terminal à trois postes d'amarrage pour porte-conteneurs géants qui ajouterait une capacité de 2,4 millions d'EVP sur une île artificielle de 108 hectares à construire sur la côte de Colombie-Britannique à 30 km au sud de Vancouver. Dès que l'idée a germé au début des années 2000, elle a suscité l'opposition féroce des activistes environnementaux à cause du risque pour la

Sharp skirmishing on rival Roberts Bank container projects

After years of environmental studies, rebuttals to rebuttals, and sheer doggedness by the Vancouver Fraser Port Authority (VFPA), its ambitious Roberts Bank Terminal 2 project (RBT2) reached the final public-hearing stage this past May.

The \$3-billion project proposes a massive new terminal with three ultra-large container vessel berths, adding 2.4 million TEU capacity, on a 108-hectare artificial island to be built off BC's shore 30 km south of Vancouver. Since it was first conceived in the early 2000s, opposition by environmental activists has been fierce over the risk to marine habitat and wildlife, as well as the impact of noise, pollution, and congestion in the neighboring City of Delta. Through all of this

North aerial view of the Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) proposed by the Vancouver Fraser Port Authority.

Vue aérienne du Terminal 2 proposé à Roberts Bank 2 (RBT2) par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.



GCT's Doron Grosman is pushing hard for a fourth berth at the Deltaport container terminal.

Doron Grosman de GCT milite très fort pour un quatrième poste d'amarrage au terminal Deltaport.



the Port has maintained a steadfast conviction that there is no feasible alternative on Canada's west coast (some think it should be moved to the Port of Prince Rupert) to meet the projected increase in Asian container traffic by the mid-2020s and beyond.

Given its strenuous efforts at meeting objections to the project, including environmental remediation plans and a decision to relocate the proposed island farther out in deep water, the Port Authority's posture suggests it believes the project's approval is a *fait accompli*. Their terse comment prepared ahead of the hearings read simply: "We're confident that the Roberts Bank Terminal 2 Project is the only project that will ensure Canada is able to meet its growing trade demands with global economies."

That confidence was surely shaken by the Port's own tenant, GCT Global Container Terminals Inc., which operates the Port's Deltaport terminal situated on the marine doorstep of the proposed RBT2.

In a triple salvo fired at the Port Authority, GCT has filed for a federal judicial review, launched a public information campaign, and presented at the public hearings its own consultant's forecast on container traffic, and other studies challenging the Port's economic modelling for RBT2.

GCT alternative proposal

In its court documents, GCT claims the Port Authority unfairly denied GCT's alternative proposal to add a fourth berth that would increase capacity at its current Deltaport operation by 2 million TEU, and which it says would provide sufficient capacity to meet future demand.

The GCT action shines considerable light on the Port Authority's inherently conflicted roles as landlord and regulator, and now also as a competitor.

faune et l'habitat marin, ainsi que de l'impact du bruit, de la pollution et de la congestion à Delta, la ville voisine. Envers et contre tous, le Port a toujours soutenu avec une conviction inébranlable qu'il n'existait pas d'autre solution possible sur la côte ouest du Canada (certains pensaient au Port de Prince Rupert) pour répondre à l'augmentation attendue du trafic conteneurisé asiatique à compter du milieu des années 2020.

Compte tenu des mesures énergiques qu'elle a prises pour répondre aux objections, notamment un plan d'atténuation environnementale et le déplacement proposé de l'île artificielle en eau profonde, l'Administration portuaire considère l'approbation du projet comme un fait accompli. Le commentaire succinct qu'elle a présenté avant les audiences est rédigé ainsi: «Nous sommes convaincus que le projet RBT2 est le seul qui permettra au Canada de répondre à la croissance des échanges commerciaux avec les autres économies du monde.»

Cette certitude a certainement été ébranlée par le propre locataire du Port, GCT Global Container Terminals Inc., qui exploite le terminal Deltaport situé sur le pas-de-porte maritime du RBT2 proposé.

Dans une puissante salve de contestation des arguments de l'Administration portuaire, GCT a demandé une revue judiciaire fédérale, lancé une campagne d'information publique et déposé aux audiences publiques les prévisions du trafic conteneurisé de son propre consultant, de même que d'autres études qui contestent le modèle économique du Port pour le RBT2.

La proposition de GCT

Dans les documents de procédure présentés, GCT soutient que l'Administration portuaire aurait arbitrairement écarté la proposition de GCT d'ajouter un quatrième poste d'amarrage qui aurait accru la capacité de Deltaport de deux millions d'EVP et aurait fourni, selon elle, une capacité suffisante pour répondre à la demande future.

L'action de GCT met crument en lumière les rôles intrinsèquement conflictuels de l'APVF qui est à la fois propriétaire et organisme de réglementation, et désormais aussi un concurrent.

Dans une entrevue livrée de New York, le président et chef de l'exploitation de CGT, Doron Grosman, a déclaré: «Ce que nous voulons est très simple: que le projet d'un quatrième poste à Deltaport soit traité sur un pied d'égalité, que le processus réglementaire soit juste, transparent et diligent, et que nous ne soyons pas écartés par l'entité qui nous réglemente, l'APVF, qui est aussi notre concurrent.»

Il a ajouté: «Il n'existe pas d'alternative dans leur esprit, de sorte qu'ils ont sommairement écarté notre projet. Nous estimons qu'il faut que la population sache qu'il y a une autre option – qu'il existe effectivement une autre proposition qui permettrait de fournir la capacité voulue à temps.»

L'action de la GCT soulève une question de fond, à savoir la structure de gouvernance des administrations portuaires canadiennes. En 2017, l'honorable David Emerson, ex-président du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, déclarait à ce sujet devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ce qui suit:

«Je pense qu'il y a une gouvernance inadéquate en ce qui concerne le déploiement de capitaux; il y a une gouvernance inadéquate lorsqu'il devient assuré qu'il y a un recours à un organisme de réglementation lorsqu'il y a abus de pouvoir monopolistique; et il y a une gouvernance inadéquate lorsque des autorités portuaires ou aéroportuaires entrent en concurrence avec leur propre locataire...»

Point de vue de la professeure Mary Brooks

Qu'elle ait commis un abus de pouvoir ou fait une interprétation valide de ses fonctions, le fait d'agir dans son rôle conflictuel a créé un problème important pour l'Administration portuaire, observe Mary Brooks, professeure émérite à la Rowe School of Business de l'Université Dalhousie qui fait autorité au Canada en matière de gouvernance portuaire. Dans une interview récente livrée de Halifax, elle déclarait ce qui suit: «Il est vraiment important qu'il y ait séparation entre l'exploitant et l'organe de réglementation, c'est un élément essentiel et fondamental d'une bonne gouvernance – sinon c'est confier au renard la garde du poulailler.»

Peut-être consciente de la situation conflictuelle, l'APVF avance dans son mémoire de 2018 au Comité d'examen de la modernisation des ports que la nomination d'un «conseiller en équité» serait peut-être utile pour appuyer les rôles intégrés. Mais c'est probablement insuffisant. Pour paraphraser un principe juridique bien connu: «Il ne faut pas seulement qu'il y ait équité, il doit aussi y avoir apparence d'équité.»

De plus, il existe une autre solution toute trouvée: «Nul besoin d'un autre poste, a déclaré M^{me} Brooks. À mes yeux, c'est le rôle de l'Auditeur général. La dernière fois que j'ai réfléchi sur les ports, il m'est apparu très clairement qu'il y avait un problème avec l'organe de réglementation et l'exploitant.» Mais elle a ajouté que le Bureau de l'auditeur général avait tant à faire que la question à se poser est «Qui le demande?» Considérons donc que la demande en est faite. 

In an interview from New York, Doron Grosman, GCT's President and COO, stated: “We have one objective: that GCT Deltaport's Berth 4 is given an equal footing, regulatory process that's fair, transparent, timely, and that we do not remain sidelined by our Regulator, the Port Authority, who is also our competitor.”

He continued: “There is no alternative in their mind, so they summarily dismiss our project. And so, we think it is appropriate for the public to be apprised that there is an alternative project – in fact an alternative project that will bring capacity on in time.”

At the heart of the matter, the issue raised by the GCT action goes to the governance structure of Canadian port authorities. In 2017 the Honourable David Emerson, former chair of the Canada Transportation Act Review, addressed the House of Commons Standing committee on Transport, Infrastructure and Communities on this very issue, saying:

“I think there is inadequate governance in relation to deployment of capital; there's inadequate governance when it comes to making sure there is a recourse to a regulator where there is abuse of monopoly power; and there is inadequate governance when it comes to port or airport authorities entering into business in competition with their own tenants...”

Insight from Dr. Mary Brooks

Whether an abuse of power or a valid interpretation of its duties, acting in its conflicting role created a major problem for the Port Authority, comments Dr. Mary Brooks, Professor Emerita at Dalhousie University's Rowe School of Business and one of Canada's leading authorities in port governance. In a recent interview from Halifax, she said: “The separation of operator and regulator is really important, and that is a fundamental foundational piece to good governance – otherwise you have the fox in charge of the chicken house.”

Perhaps in recognition of the conflict, the VFPA, in its 2018 submission to Transport Canada's Port Modernization Review, suggested a ‘fairness advisor’ could be useful in supporting the integrated roles. But that is probably not adequate. To paraphrase a well-known legal maxim: ‘Fairness must not only be done, it must be seen to be done.’

Besides, there's another solution readily at hand. “You don't need another job,” said Dr. Brooks. “That to me is the role of the Auditor General. The last time they looked at ports they were quite clear there was an issue with the regulator and operator.” But she added that the Auditor General's office “has so many things on their plate, the real question would be: ‘Who calls for it?’” Hmm. Well then, consider it called for. 



THE EUROMEDITERRANEAN
BLUE GROWTH
EXHIBITION

FEBRUARY 4-5-6

2020

MARSEILLE - FRANCE

saleseuromaritime@sogena-events.com

NINODESIGN - Photo : Gilles Martin-Ragot

organised by



le marin



with the support of





Bruce Barnard

OMI 2020 et les guerres commerciales inquiètent les armements conteneurisés

Londres – Le transport maritime en conteneurs fait de plus en plus souvent les manchettes, mais pour de mauvaises raisons. Des photos de navires en mer et mouillés dans les ports accompagnent les grands titres et les articles sur les tensions commerciales croissantes entre les États-Unis et la Chine et le ralentissement économique mondial.

L'industrie est aussi écorchée dans la médiatisation croissante des changements climatiques à la veille de l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2020, de la réduction de la teneur en soufre maximale du diesel marin de 3,5 % à 0,5 % décrétée par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Les grands armateurs s'en inquiètent alors que l'escalade du conflit commercial entre Washington et Pékin vient ternir la haute saison du transport maritime. «Les transpor-

Container carriers trying to cope with IMO 2020 and trade wars

London – Container shipping is increasingly hitting the mainstream headlines, albeit for negative reasons, with photos of vessels at sea and anchored at terminals accompanying headlines and articles about the growing US-China trade tensions and the slowing global economy.

The industry is also featuring in the spreading media coverage of climate change as it prepares for the International Maritime Organization's reduction in the maximum sulphur content of marine bunker fuel to 0.5 percent on January 1, 2020 from 3.5 percent at present.

This has unnerved the leading carriers as the escalating Washington-Beijing trade conflict overshadows the current peak shipping season. "Carriers and cargo

Global container carriers are anxiously monitoring the impact of the US-China trade war especially on the trans-Pacific trade.

Les armements conteneurisés internationaux surveillent avec inquiétude les répercussions de la guerre commerciale entre les É.-U. et la Chine, notamment sur le commerce transpacifique.



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**

teurs et les propriétaires de cargaisons sont pris entre deux feux, l'imprévisibilité rend presque impossible d'anticiper la meilleure façon de procéder pour amoindrir les dommages», déclare Drewry Shipping Consultants. Maersk Line, premier armement mondial, s'attend à ce que les plus récents tarifs réduisent la croissance du trafic conteneurisé mondial de 1 % en 2019, soit à la limite inférieure de l'estimation précédente (1 à 3 %).

L'armement français CMA-CGM, qui a récemment fait l'acquisition de CEVA Logistics, une entreprise d'envergure mondiale, nous apprend qu'il surveille «les tensions géopolitiques et l'évolution des prix du pétrole ainsi que leur impact sur l'économie mondiale» alors qu'il veut réduire les dépenses de 1,5 milliard de dollars.

C'est principalement la guerre commerciale entre la Chine et les États-Unis et son impact sur le commerce transpacifique qui ont poussé l'analyste de l'industrie Alphaliner à abaisser son estimation de la croissance mondiale du transport conteneurisé en 2019 de 3,6 % à 2,5 %, bien loin des hausses de 5,2 % et 6,7 % enregistrées respectivement en 2018 et 2017.

La Banque mondiale a aussi abaissé ses prévisions de croissance du commerce mondial pour 2019 de 3,6 % à 2,6 %, ce qui représenterait la plus faible hausse depuis l'éclatement de la crise financière en 2008-2009.

Le plus grand défi que l'industrie doit affronter est à l'interne, à savoir l'entrée en vigueur du règlement OMI 2020 qui pourrait majorer les coûts des armateurs de 10 à 15 milliards de dollars dans la première année d'application, et cela, sans aucune garantie que les transporteurs puissent transmettre la facture aux expéditeurs et aux transitaires.

La bonne nouvelle, c'est que le coût des systèmes d'épuration des gaz d'échappement a chuté à 3 à 5 millions de dollars l'unité comparativement à 5 à 8 millions de dollars il y a un an et que les grands armements comme Maersk et Hapag-Lloyd, qui étaient initialement sceptiques quant à l'utilité de l'équipement, ont changé d'opinion. Selon Alphaliner, plus de 840 navires d'une capacité d'un peu plus de huit millions d'EVP, soit environ 16 % de la flotte mondiale, seront équipés d'épurateurs.

Les enjeux liés au carburant à faible teneur en soufre

Selon S&P Global Platts, il y a toutefois de sérieuses inquiétudes au sujet de la disponibilité à long terme du carburant à haute teneur en soufre que les transporteurs qui équipent leurs navires d'épurateurs doivent continuer de brûler pour rentabiliser leurs nouveaux équipements. Le groupe spécialisé dans les questions énergétiques, les marchandises et le transport maritime prévoit qu'en l'absence d'option viable pour se procurer du mazout lourd, les transporteurs devront acheter du carburant pauvre en soufre, ce qui rendra leur investissement dans les épurateurs contre-productif.

Il pourrait toutefois aussi y avoir un résultat positif à la hausse des coûts due au fait que le carburant pauvre en soufre coûte en moyenne 200 \$ la tonne de plus que le mazout lourd à 3 %. Drewry croit «sans vouloir être trop alarmiste que la réglementation de l'OMI pourrait entraîner la faillite d'autres grands armateurs ou déclencher des fusions et acquisitions défensives. Les regroupements ainsi

owners are caught in the cross-hairs, the unpredictability making it almost impossible to second-guess the best approach to minimize the damage,” says Drewry Shipping Consultants.

Maersk Line, the world's top carrier, expects the latest tariffs will trim the growth in global container traffic in 2019 by up to one percent, reducing it to the lower end of its 1-3 percent estimate.

French carrier CMA CGM, which recently acquired CEVA Logistics, a leading global logistics operator, says it's monitoring “current geopolitical tensions and the evolution of oil prices and their impact on the world economy” as it seeks to slash costs by \$1.5 billion.

The US-China trade war and its impact on the key trans-Pacific trade is the main reason for industry analyst Alphaliner cutting its 2019 global container growth estimate to 2.5 percent from its previous 3.6 percent forecast, which is way short of increases of 5.2 percent in 2018 and 6.7 percent in 2017.

The World Bank has also downgraded its forecast for global trade growth for 2019 from 3.6 percent to 2.6 percent, the slowest increase since the financial crisis erupted in 2008/9.

But the biggest challenge facing the industry is the in-house “threat” of the IMO 2020 regulation which is expected to raise costs by between \$10 billion and \$15 billion in the first year with no guarantee carriers will be able to pass on the higher bills to shippers and freight forwarders.

The good news is that the cost of exhaust clearing “scrubbers” has slipped to between \$3 and \$5 million a unit from \$5-8 million a year ago and leading carriers like Maersk Line and Hapag-Lloyd which were initially sceptical about the equipment have changed their opinions. More than 840 ships with capacity of just over 8 million TEU, that account for around 16 percent of the global fleet, will be fitted with scrubbers, according to Alphaliner.

Lower sulphur fuel challenges

But there are “serious concerns in the market” over the long term availability of the higher sulphur fuel which carriers fitting their vessels with scrubbers need to continue to consume to recover the cost of the new equipment, according to S&P Global Platts. Carriers will be obliged to purchase low sulphur fuel when there are no viable options to bunker with HFO [heavy fuel oil], thus making their scrubber investment counterproductive, the energy, commodities and shipping information group warns.

However, there could also be a positive outcome due to rising fuel costs with low sulphur fuel costing an average \$200 a tonne more than the 3.5 percent HFO. “Without being too alarmist, there is potential for IMO to inspire another major carrier bankruptcy and/or trigger more defensive M&As,” according to Drewry. “It could turn out that the

IMO will inadvertently push industry consolidation along, closer to where it needs to be in order to achieve sustainable profitability.”

The last round of M&A (mergers and acquisitions) in 2016-2018 has boosted consolidation with seven carriers now controlling around three quarters of the global container fleet.

But “even if IMO 2020 does spur another round of industry consolidation the chances are there will still be enough carriers left to prevent the big trades from being highly concentrated and it will require a couple of unlikely mega M&As to really move the dial,” the London-based consultancy cautions.

The Trump sparked US-China trade war could also have a positive impact on container shipping with UNCTAD [United Nations Conference on Trade & Development] forecasting that over 80 percent of the trade impacted by the \$360 billion bilateral tariffs so far will shift to other countries. The European Union is set to reap the biggest gains, capturing \$50 billion of Chinese shipments to the US and \$20 billion of American exports to China.

But there's one certain factor facing the industry in the coming months and that's Uncertainty! **M**

provoqués par la décision de l'OMI pourraient rapprocher l'industrie d'un seuil de rentabilité durable».

Depuis la dernière ronde de fusions et acquisitions en 2016-2018, sept transporteurs contrôlent aujourd'hui les trois quarts de la flotte mondiale conteneurisée.

Mais, prévient le groupe-conseil londonien, «même si OMI 2020 provoque une autre ronde de fusions, il y a des chances qu'il reste assez de transporteurs pour empêcher une trop grande concentration dans l'industrie et il faudrait quelques improbables mégafusions et acquisitions pour faire réellement bouger l'aiguille».

La guerre commerciale entre la Chine et les États-Unis déclenchée par Donald Trump pourrait aussi avoir des conséquences positives pour le transport maritime en conteneurs: la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) prévoit que plus de 80 % des échanges touchés jusqu'ici par les 360 milliards de tarifs bilatéraux vont se déplacer vers d'autres pays. L'Union européenne devrait accaparer la part du lion, soit 50 milliards d'expéditions chinoises vers les États-Unis et 20 milliards d'exportations américaines vers la Chine.

Mais il y a un grand facteur avec lequel l'industrie devra assurément composer dans les mois à venir, et c'est l'Incertitude! **M**

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.





Carroll McCormick

Les multiples visages de Rankin Inlet

Blotti dans une anse sur la rive ouest de la baie d'Hudson, Rankin Inlet est le siège de l'administration régionale. Quelque 3 000 personnes y vivent, s'y divertissent, font des affaires, travaillent dans les mines d'or du voisinage et accueillent des manifestations sportives en s'efforçant de faire entrer le hameau dans le XXI^e siècle.

Les Thuléens – les ancêtres des Inuits modernes – ont chassé et pêché pendant des siècles à cet endroit. L'ouverture d'une mine de nickel qui sera exploitée de 1957 à 1962 a amené des Inuits à s'y fixer en permanence pour y travailler. La plupart sauf 300 sont partis après la fermeture de la mine. Vers le milieu des années 1960, le gouvernement fédéral a mis en place des projets de travail, notamment de sculpture, pour faire revivre le hameau.

Celui-ci devint le siège régional des Territoires du Nord-Ouest, remplacé plus tard par le siège du gouvernement de la région de Kivalliq, l'une des trois régions (celles de Kitikmeot et de Qikiqtaaluk sont les deux autres) créées comme partie du nouveau territoire du Nunavut, détaché des Territoires du Nord-Ouest en 1999.

Rankin Inlet has added to its business repertoire the function of marine-and-air gateway to Agnico Eagle Mining operations.

Rankin Inlet a ajouté une nouvelle corde à son arc: le hameau est devenu la porte d'accès maritime et aérienne des activités d'Agnico Eagle Mining.

The many dimensions of Rankin Inlet

Tucked in a cove near the top of Hudson Bay's western shore, around 3,000 people live, laugh, operate businesses, work nearby gold mines, run the regional government, host sporting events and strive to bring more of the 21st Century into the hamlet of Rankin Inlet.

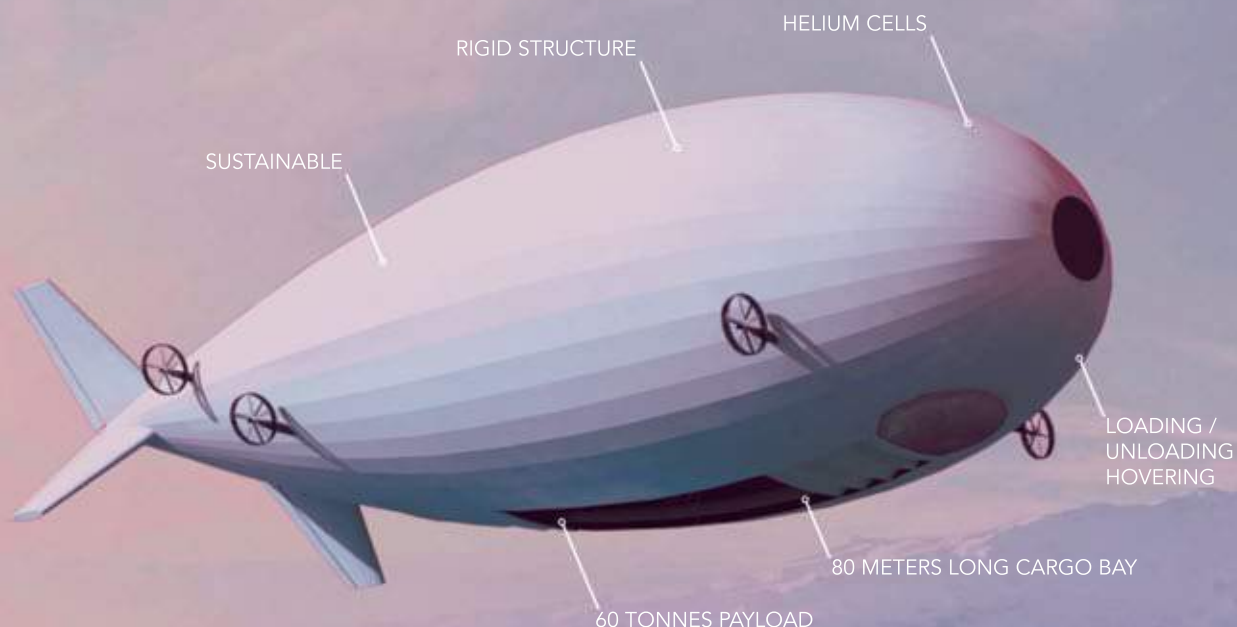
A stopping place where the Thule people – the ancestors of modern Inuit – hunted and fished for many centuries, Inuit began settling permanently in Rankin Inlet, so goes the story, to work in a local nickel mine that operated from 1957 to 1962. It closed and all but about 300 left. In the mid-sixties federal work projects, including carving, were established to revive the hamlet.

Then came the Northwest Territories regional headquarters, later replaced by the government seat of the Kivalliq Region, one of three (Kitikmeot Region and Qikiqtaaluk Region are the other two) created as part of the new territory of Nunavut, carved out of the NWT in 1999.



FLYING WHALES

CONNECTING THE LAND-LOCKED WORLD TO THE GLOBAL ECONOMY



WE FLOAT TOO !

A cutting edge point to point transport solution to overcome land and sea obstacles. FLYING WHALES, a turnkey service backed by the Quebec government to reinvent cargo transport in remote regions.

Follow us on LinkedIn  and Twitter 

www.flying-whales.com



Children enjoying the summer in Rankin Inlet in the vicinity of the hamlet's inuksuk, a traditional man-made stone landmark popular with the peoples of the Arctic region.

Des enfants profitent de l'été à Rankin Inlet tout près de l'inukshuk du hameau, un cairn anthropique en pierre traditionnel courant chez les peuples de l'Arctique.

Grâce aux mines d'or et aux corps métallifères voisins, Rankin Inlet est devenu la porte d'accès maritime et aérienne des mines Meliadine et Meadowbank d'Agnico Eagle Mining Limited.

Bien que riche des influences de la culture inuite, ce hameau isolé de quelque 3 000 habitants, par l'amour de ses habitants pour des sports comme le baseball, le volleyball, le soccer et, bien sûr, le hockey, ressemble à bien des égards à n'importe quelle autre ville canadienne.

Justin Merritt, agent administratif principal du hameau, vit à Rankin Inlet depuis 36 ans. Comme on peut s'y attendre dans une si petite localité, il porte de nombreux chapeaux, s'occupant à la fois de l'administration, de l'alimentation en eau potable, des ordures, des travaux municipaux et des programmes destinés aux jeunes.

«Rankin a toujours été animé par l'esprit d'entrepreneuriat et nombre d'entreprises locales (plus de 100) appartiennent à des Inuits. Les bénévoles y sont nombreux et la municipalité accueille des gens d'autres collectivités du Kivalliq ainsi que des gens du Sud qui viennent étudier ou travailler», affirme M. Merritt.

Siège régional du Nunavut, Rankin Inlet héberge un centre régional de santé, des programmes collégiaux arctiques et un centre de ressourcement pour les détenus. On y trouve un mélange de logements privés et sociaux.

«Les sports et les activités récréatives y sont très populaires, de même que la chasse et la pêche, le canotage et le

Gold mining came to town, well, to ore bodies not very far away and Rankin Inlet added to its repertoire the function of sea- and air-gateway to Agnico Eagle Mining Limited's Meadowbank and Meliadine mines.

While rich with the flavor of Inuit culture, outside influences, perhaps best evident in residents' love of sports like baseball, volleyball, soccer and, of course, whispers the southern mind, hockey, this isolated hamlet of around 3,000 souls sounds, in many ways, like just another Canadian town.

Justin Merritt, the hamlet's Senior Administrative Officer, has lived in Rankin Inlet for 36 years. As one might expect in a small place, he wears many hats, with responsibility for things such as administration, water, garbage, municipal works, and youth programs.

«Rankin has always had a local business spirit with many of the local business (over 100) Inuit owned. It has a great volunteer base and has welcomed people from the other Kivalliq communities, as well as others from the south who come for jobs or school,” Mr. Merritt says.

As a Nunavut regional centre it has a regional health facility, Arctic college programs, and a healing facility for inmates. It has a mix of private and social housing.

“[There is a] great love for sports and recreation, as well as hunting and fishing, boating [and] camping.

It has always had a way of trying to ensure that social or recreation programs are accessible to all residents regardless of income,” Mr. Merritt says.

“The long winters leave a need for the community to get together at these events ... spring events like *pakallak tyme* [a spring festival] ... bring the community together, but number one is hockey ... we run six regional tournaments each year and this brings in hundreds of players and fans. If you are outgoing it is quite welcoming,” Mr. Merritt adds.

Agnico Eagle is economically important to the hamlet. Some vessels unload equipment and supplies there for its newly opened Meliadine mine, connected to Rankin Inlet by a 25-kilometre access road; the company has an 11.6-acre laydown area there.

“This provides adequate space for the transit of seacans brought in during the barge season. Personnel, perishables and lighter goods arrive at the Rankin Inlet regional airport via our charter plane,” says Marie-Pier Beaucage, Nunavut Senior Communication Coordinator, Agnico Eagle Mines Limited.

“Rankin Inlet supplies equipment and other goods to our Meliadine mine. The number of Inuit firms we did business with in 2018 for Meliadine mine is 36,” Ms. Beaucage adds.

Looking to future opportunities, Mr. Merritt comments, “The mine will add to the future of the community for the next 15-to-who-knows-how-long years. With new discoveries the opportunities will continue to get better. The next big step will be fiberoptic communication, allowing real time education and health care over the internet.” 

camping. On a toujours veillé à ce que les programmes sociaux ou récréatifs soient accessibles à tous les résidents, peu importe leurs revenus», souligne M. Merritt.

«À cause des longs hivers, la collectivité ressent le besoin de se rassembler à ces manifestations; des événements printaniers comme *pakallak tyme* [un festival du printemps] sont très rassembleurs, mais le hockey tient la première place... nous organisons six tournois régionaux par année qui attirent des centaines de joueurs et d'amateurs. Tout cela ne manque pas d'attrait pour ceux veulent sociabiliser», d'ajouter M. Merritt.

Agnico Eagle est d'une grande importance économique pour le hameau. Les navires y déchargent du matériel et des fournitures destinés à la mine Meliadine, qui vient d'ouvrir et qui est reliée à Rankin Inlet par une route de 25 km; la compagnie y a aménagé une aire de dépôt de 11,6 acres.

«Cela permet d'entreposer les conteneurs qui arrivent pendant la saison de transport par barge. Le personnel, les denrées périssables et les marchandises plus légères arrivent à l'aéroport régional de Rankin Inlet par nos vols nolisés», indique Marie-Pier Beaucage, coordonnatrice principale des communications pour le Nunavut à Agnico Eagle Mines Limited.

«Rankin Inlet fournit de l'équipement et d'autres biens à notre mine Meliadine. Nous avons fait des affaires en 2018 avec 36 firmes inuites pour la mine Meliadine», précise M^{me} Beaucage.

M. Merritt ajoute: «La mine restera un actif pour la collectivité pendant 15 ans et plus encore, qui sait? Les nouvelles découvertes continueront d'améliorer les possibilités offertes. La prochaine grande étape sera l'implantation des communications par fibre optique qui permettra l'éducation en temps réel et les soins de santé par Internet.» 



**EMBARQUEMENT
IMMÉDIAT**
CAP SUR L'AVENIR !

Fondation de l'IMQ
Campagne majeure de financement 2019-2014
Objectif : 2,5 M \$

Faites comme nos généreux partenaires.
Embarquez dans le mouvement en
faisant un DON !

Audrey Navarre, coordonnatrice - 514 226-6033
En savoir plus : www.fondationimq.ca

AAPC ACPA

2019 ANCRÉ dans le développement
ANCHORED in development

SAGUENAY



Le Port de Saguenay est fier d'accueillir la 61^e conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes du **9 au 12 septembre 2019**.

Saguenay is proud to host the 61st Conference of the Association of Canadian Port Authorities from **September 9 to 12, 2019**.

SOYEZ-Y!
BE THERE!

ACPA2019.CA

11,7 km² de site
industrialo-portuaire
11.7 square km of
industrial port site

L'un des plus
importants ports
d'escale sur le
Saint-Laurent
One of the most
important cruise ports
on the St. Lawrence


PORT DE SAGUENAY

PARMI LES PLUS GRANDS SITES
INDUSTRIALO-PORTUAIRES DU CANADA

AMONG THE LARGEST INDUSTRIAL
PORT SITES IN CANADA



Message from Wendy Zatylny President, Association of Canadian Port Authorities



Michelle Valberg

Message de Wendy Zatylny Présidente, Association des administrations portuaires canadiennes

I would like to extend my greetings and best wishes to readers of Maritime Magazine, and invite you all to join us in Saguenay, Quebec, for our 61st Annual General Meeting and Conference, September 9-12. There, we will consider various aspects of this year's theme: "Anchored in Development." Certainly, there have been many developments since we met last year in Saint John. The Saguenay conference will give us all pause to consider how to capitalize on an era of expansion and growth in the years ahead.

We have lot to consider. The Ports Modernization Review gave the opportunity to step back and survey the vast range of issues affecting ports. Our 21 recommendations to Transport Canada covered everything from fiscal flexibility, governance, and trade logistics, to security, sustainability, and relations with Indigenous peoples. We consolidated many issues into a succinct exploration of what must be addressed for Canadian ports to remain competitive in the 21st century.

The Government's response will need to wait until the new Parliament is elected. We are also awaiting government response to the St. Lawrence Seaway, and this has also been put on hold until after this Fall's election.

Without a doubt, one positive development in the past year has been Transport Canada's move to change the timing for applications to the National Trade Corridor Fund into a rolling call for proposals. The first announcements have begun rolling out and, hopefully, these presage many more in support of the development of modern, sustainable ports across Canada.

J'aimerais offrir mes salutations et mes meilleurs vœux aux lecteurs de la revue Maritime Magazine et tous vous inviter à vous joindre à nous à Saguenay (Québec) afin de participer à la 61^e édition de notre congrès annuel et de l'Assemblée générale annuelle, du 9 au 12 septembre 2019. Durant cet événement, nous examinerons divers aspects du thème de cette année: «Ancré dans le développement». Il y a certainement eu plusieurs développements depuis que nous nous sommes réunis l'an dernier à Saint John. Le congrès de Saguenay nous donnera tous une pause qui nous permettra d'envisager comment tirer profit d'une ère d'expansion et de croissance au cours des années à venir.

Nous avons beaucoup de choses à examiner. L'examen de la modernisation des ports nous a donné l'occasion de prendre un pas de recul et d'étudier le vaste éventail de questions concernant les ports. Nos 21 recommandations à Transports Canada touchaient à tout, de la souplesse budgétaire jusqu'aux relations avec les Autochtones, en passant par la gouvernance, la logistique commerciale, la sécurité et la durabilité. Nous avons regroupé plusieurs questions en un examen sommaire de ce dont il faut tenir compte pour que les ports canadiens demeurent concurrentiels au 21^e siècle.

La réponse du gouvernement devra attendre jusqu'à ce que le nouveau Parlement soit élu. Nous attendons également la réponse du gouvernement à la Voie maritime du Saint-Laurent, et celle-ci a également été mise en attente jusqu'après les élections de cet automne.

Il ne fait aucun doute qu'un développement positif au cours de la dernière année a été la décision de Transports Canada de remplacer la période de présentation de demandes au Fonds national des corridors commerciaux par un appel de

propositions continu. Les premières annonces ont commencé à être mises en œuvre et nous espérons que cela laisse présager plusieurs autres annonces à l'appui de l'aménagement de ports modernes et durables à l'échelle du Canada.

Nous avons articulé notre vision d'un réseau portuaire qui intègre le commerce, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, la nouvelle technologie et les collectivités d'une façon novatrice, mais prévisible et sécuritaire pour tout le monde. Entre-temps, nous avons pris des mesures déterminantes. Certaines administrations portuaires du Canada ont été à l'avant-plan de la tendance mondiale à convertir les ports en des plaques tournantes logistiques. Elles utilisent les technologies pour améliorer l'efficacité et faire des données, de même que du fret, nos articles de commerce. Certaines de ces administrations portuaires ont élargi la façon dont nous faisons affaire avec nos partenaires dans la chaîne logistique et avec les collectivités dans lesquelles nous œuvrons. Nous continuons d'aller de l'avant en vue d'apporter des changements qui nous donneront la liberté et la souplesse nécessaires pour nous adapter plus rapidement et efficacement, et ce congrès/AGA constitue une excellente occasion de discuter de la voie à suivre.

Cela a été une année remarquable pour la croissance et le développement, mais aussi pour l'analyse et pour faire le point. Nous sommes en bonne position pour poursuivre sur notre lancée et accomplir de plus grandes réalisations encore au cours des années à venir. J'espère que nous aurons l'occasion de vous voir au congrès de l'AAPC 2019 à Saguenay en septembre!

We have articulated our vision for a port system that integrates trade, supply chain partners, new technology, and communities in a way that is innovative yet predictable and safe for everyone. Meanwhile, we have been taking decisive action. Some Canada Port Authorities have been at the forefront of the global trend to turn ports into logistics hubs. They use technologies to improve efficiency and make data as well as cargo our stock in trade. Some have been expanding how we do business with our partners in the logistics chain and with the communities in which we work. We continue to push ahead for changes that will give us the freedom and flexibility to adapt more quickly and efficiently, and this AGM and Conference is an excellent opportunity to discuss the way ahead.

It's been a remarkable year for growth and development, but also for analysis and taking stock. We're well positioned to move on to greater achievements in the years ahead. I hope we'll see you at ACPA 2019 conference in Saguenay in September!

Generally speaking, Canadian ports are in midst of various expansion projects, including the Port of Saguenay, host of this year's Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities on September 9-12.

Les ports canadiens sont, pour la plupart, au beau milieu de projets d'expansion variés. C'est aussi vrai pour le Port de Saguenay, qui sera cette année l'hôte de la Conférence annuelle et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes du 9 au 12 septembre.



Expanding universe of Canadian ports

L'univers en expansion des ports canadiens



Leo Ryan

With global maritime cargo shipments on a seemingly unstoppable growth track for the foreseeable future, despite the Trump-initiated trade wars, capacity demands are ever increasing for Canadian ports not to fall behind. Strategic location is one thing, but adequate infrastructure to handle surging cargo is another.

Location, location, location was, in effect, the Old Normal. The New Normal is more like expansion, expansion, expansion. This has not only been fully recognized by the maritime industry but by federal and provincial governments that have recently accelerated funding support for various port projects across Canada.

As borne out by an impressive cargo performance in 2018, many Canadian ports are operating at record or near-record levels. Strikingly enough, 14 of the 18 mem-

En dépit des guerres commerciales déclenchées par le président Trump, la trajectoire de croissance mondiale du transport maritime de marchandises paraît inarrêtable dans un avenir prévisible et les ports canadiens doivent augmenter leur capacité pour ne pas rester à la traîne. Un emplacement stratégique, bien qu'important, ne suffit plus, il faut aussi des infrastructures adéquates pour répondre à la demande.

L'emplacement n'est plus la seule donnée stratégique; le nouveau mantra, c'est l'expansion. L'industrie maritime a épousé cette nouvelle norme et les gouvernements fédéral et provinciaux ont récemment injecté plus d'argent dans différents projets portuaires au Canada.

Dans la foulée de leurs bilans remarquables de 2018, de nombreux ports canadiens fonctionnent actuellement à des niveaux de fret records ou quasi records. Fait remarquable, 14 des 18 ports membres (APC) de l'Association



QSL stevedoring facilities handle the largest volume of bulk products at the Port of Québec.

Ce sont les installations de QSL qui manutentionnent le plus grand volume de produits en vrac au Port de Québec.

QSL

des administrations portuaires canadiennes ont rapporté des gains par rapport à 2017. De grands ports comme Vancouver, Prince Rupert et Montréal ont atteint de nouveaux sommets.

CÔTE EST

Montréal sur une lancée

Au Port de Montréal, le fret total et le fret conteneurisé ont, ces dernières années, enregistré des augmentations frôlant les limites de capacité, notamment pour les conteneurs.

L'an dernier, 39 millions de tonnes (38 en 2017) au total ont transité par Montréal. Le fret conteneurisé a atteint 1,7 million d'EVP contre 1,53 million en 2017. Et 2019 s'annonce comme une autre année record.

En interview, Tony Boemi, VP, Croissance et développement à l'Administration portuaire de Montréal, a cité

ber ports (CPAs) of the Association of Canadian Port Authorities posted gains last year over 2017. Among the leading ports, Vancouver, Prince Rupert and Montreal reached peaks never before attained.

EAST COAST

Gathering momentum at Montreal

At the Port of Montreal, total and container cargo has in past few years been gathering momentum to the point of stretching capacity limits, particularly on the container front.

Last year saw Montreal's total traffic rise to 39 million tonnes from the year-earlier 38 million tonnes. Containerized cargo in 2018 climbed to nearly 1.7 million TEUs from 1.53 million TEUs in 2017. And another container record appears on the horizon in 2019.

In an interview, Tony Boemi, VP Growth and Development of the Montreal Port Authority, listed several factors that have contributed to the container surge. These include increasing trade with Europe, following the free trade agreement with the European Union (CETA), and marked upticks in maritime exchanges with Asia, Latin America and the Mediterranean.

“The addition of a new service in the Mediterranean by Maersk Line and the addition of two new carriers, namely Hamburg Sud and Cosco, are also factors that have driven this growth,” Mr. Boemi said.

Referring to trends in 2019, he stated: “With 6.8 percent growth in the container sector between January and May, a key growth engine remains Asia with imports up 33 percent. Latin America trade grew 23 percent over last year and combined with a 7 percent growth on the Mediterranean market, and both are promising markets for 2019.”

As regards the bulk sectors, Mr. Boemi noted that the resumption of grain operations with Vitterra last September restored grain shipments through the Montreal gateway. This resumption combined with other sectors will propel Montreal towards a sixth consecutive record in total tonnage.

Finally, with cargo growth rates forecast in the high single digits this year, and with all sectors exceeding expectations since 2017, Mr. Boemi stressed that expanding capacity through the completion of the proposed Contrecoeur container project 40 kilometres downstream from Montreal on the St. Lawrence River “is reaching critical status.”

Important steps have been taken to move the project forward. The tabling of the environmental impact has been followed by public consultations. The port has answered a first round of questions from the Canadian Environmental Assessment Agency. This past spring, the port finished the first phase of engineering plans.

The port’s two major terminal operators, Montreal Gateway Terminals Partnership and Termont Montreal Inc. are expected to become involved either jointly or separately in the terminal project valued at \$750 million.

Container-handling capacity on the island of Montreal presently stands at 2.1 million TEUs. Once all the regulatory issues are passed and construction starts, a terminal operational by 2023 would have a capacity of just over one million TEUs.

Port of Québec connects with Hutchison

At the Port of Québec, major developments are in the works at the deepwater, St. Lawrence port which handles some 27 million tonnes of bulk and breakbulk cargo. Investment in infrastructure will reach a record high in 2019, with various projects valued at about \$70 million. And combined with planned investments by port users on their own facilities, total expenditures will surpass \$169 million.

Of major significance, too, is the port’s signing this past spring of a long-term commercial agreement with global terminal operator Hutchison Ports and Can-

plusieurs facteurs qui ont contribué à la montée des volumes conteneurisés, notamment l’intensification du commerce avec l’Europe après la signature de l’accord de libre-échange avec l’Union européenne (AECG) et la hausse marquée des échanges maritimes avec l’Asie, l’Amérique latine et la région méditerranéenne.

«L’ajout par Maersk d’un nouveau service en Méditerranée et l’arrivée de deux nouveaux transporteurs, Hamburg Sud et Cosco, ont aussi été des facteurs», selon M. Boemi.

Évoquant les tendances pour 2019, il a ajouté: «Avec une augmentation de 6,8 % du fret conteneurisé de janvier à mai, l’Asie, dont les importations sont en hausse de 33 %, reste un moteur de croissance majeur. Le commerce avec l’Amérique latine a augmenté de 23 % par rapport à l’an dernier et compte tenu de la progression de 7 % sur le marché méditerranéen, l’année 2019 s’annonce pleine de promesses.»

Du côté du vrac, M. Boemi a relevé que la reprise des affaires avec Vitterra en septembre dernier avait rétabli les expéditions de grain par Montréal. Ce retour est un des éléments qui devrait permettre à Montréal d’enregistrer un sixième record annuel consécutif de tonnage total.

Enfin, compte tenu des taux de croissance du trafic marchandises frôlant les 10 % prévus cette année et du dépassement des attentes dans tous les secteurs depuis 2017, M. Boemi estime que la construction d’un terminal pour conteneurs à Contrecoeur à 40 km en aval de Montréal sur le Saint-Laurent devient essentielle pour augmenter la capacité.

Des étapes majeures ont été franchies dans l’avancement de ce projet. Le dépôt de l’étude d’impact environnemental a été suivi de consultations publiques. Le Port a répondu à une première série de questions de l’Agence canadienne d’évaluation environnementale et a terminé le printemps dernier la première phase des plans d’ingénierie.

Les deux principaux exploitants de terminaux du Port, la Société Terminaux Montréal Gateway et Termont Montréal inc., devraient participer, ensemble ou séparément, à ce projet dont le coût est évalué à 750 millions de dollars.

La capacité de manutention sur l’île de Montréal est actuellement d’environ 2,1 millions d’EVP. Une fois toutes les étapes réglementaires franchies, la construction pourra démarrer et le terminal devrait être opérationnel en 2023 pour ajouter une capacité d’un peu plus d’un million d’EVP.

Le Port de Québec s’entend avec Hutchison

Au port en eaux profondes de Québec sur le Saint-Laurent, par où transitent quelque 27 millions de tonnes de vrac et de marchandises diverses, on nourrit de grands projets. Les investissements dans les infrastructures vont atteindre un sommet en 2019 pour différents projets évalués à 70 millions de dollars. Et si l’on ajoute à ce montant les investissements prévus par les utilisateurs du Port dans leurs propres installations, les dépenses totales vont dépasser les 169 millions.

Fait important, le Port a signé le printemps dernier une entente commerciale à long terme avec un exploitant international de terminaux, Hutchison Ports, et avec le Canadien National, en vue de la construction d’un nouveau terminal à conteneurs de 778 millions de dollars baptisé projet Laurentia (auparavant Beauport 2020).

TIMELESS VALUE IN CHANGING TIMES UNE VALEUR INTEMPORELLE



MARINE PILOTS

With a safety record second to none, Canada's pilotage system is one of the most dependable in the world and contributes greatly to the efficiency of Canada's shipping industry.

**Contributing to safe
and efficient shipping**

LES PILOTES MARITIMES

Fort d'un bilan de sécurité hors-pair, le système de pilotage maritime du Canada est l'un des plus performants au monde et compte pour beaucoup dans l'efficacité de l'industrie maritime.

**Partenaires pour un secteur
maritime sécuritaire et efficace**



L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION

www.apmc-cmpa.ca



APM

The Port of Montreal is on track for another container record in 2019 thanks to ever-growing demand.

Le Port de Montréal est en voie d'enregistrer en 2019 une autre année record pour le trafic conteneurisé grâce à une demande en constante progression.

adian National Railway to build a new \$778 million container terminal known as project Laurentia (previously Beauport 2020).

Hutchison eyes the terminal as its “gateway to the East Coast of North America,” commented Eric Ip, Group Managing Director of Hutchison Ports.

Once the current review process with the Canadian Environmental Assessment Agency is completed, the Port of Québec plans to begin construction of a 500,000 TEU initial capacity terminal by 2020 that would be operational by 2024-2025. This would mark the return of the Port of Québec to a cargo sector it lost in the 1980s after CP Ships, later acquired by Hapag Lloyd, routed its North Atlantic container service to Montreal. Today, Quebec handles some 27 million metric tons of bulk and breakbulk cargo.

Mario Girard, QPA President and CEO, has made his prime objective clear: “allowing the St. Lawrence to gain additional growth and competitiveness with US ports” on the East Coast that have expanded capacities to accommodate the new generation of large container vessels.

Sept-Îles recovery gathering steam

Meanwhile, a strong recovery is gathering steam at the Port of Sept-Îles, thanks to recent developments and robust iron ore cargo trends. A key element has been last year's launching of the multi-user dock.

“Without any doubt, the multi-user dock sparked a revival of iron ore activities in 2018,” commented Pierre C. Gagnon, President and CEO of the Port of

Hutchison considère le futur terminal comme une «porte sur la côte est de l'Amérique du Nord», a commenté Eric Ip, directeur général de groupe pour Hutchison Ports. Dès la fin du processus de révision de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, le Port de Québec prévoit d'entamer en 2020 la construction d'un terminal d'une capacité initiale de 500 000 EVP et qui entrerait en service en 2024-2025. Cela marquerait le retour du Port de Québec dans un secteur qu'il a quitté dans les années 1980 après que CP Navigation, plus tard achetée par Hapag-Lloyd, a déménagé à Montréal son service conteneurisé de l'Atlantique Nord. Aujourd'hui, Québec manutentionne quelque 27 millions de tonnes de vrac et de marchandises diverses.

Le PDG de l'APQ, Mario Girard, a clairement énoncé son principal objectif, à savoir «permettre au Saint-Laurent de gagner de la croissance additionnelle et une meilleure compétitivité avec les ports américains de la côte Est», lesquels ont augmenté leur capacité pour accueillir la nouvelle génération de porte-conteneurs géants.

La reprise s'accélère à Sept-Îles

Par ailleurs, une forte reprise se confirme au Port de Sept-Îles, alimentée par de récents développements et par la vigueur du transport de minerai de fer. Un élément déterminant a été l'inauguration du quai multiusager l'an dernier.

«Il est certain que le quai multiusager a stimulé la renaissance de l'exploitation du minerai de fer en 2018», a commenté le PDG du Port de Sept-Îles, Pierre C. Gagnon. «C'est une infrastructure stratégique de classe mondiale qui est déjà un moteur puissant de croissance et de développement pour le Port.»



ALL SYSTEMS GO

The Port of Montreal is expanding.

The Contrecœur project is being fueled by our continued growth in international trade and by the unwavering support of our partners.

Our dedicated expansion team is already well advanced in their engineering planning and financial structuring with the new container terminal being scheduled to be commissioned in 2023–2024.

Mark your calendar.



port-montreal.com/en/contrecoeur-expanding.html

Sept-Îles. "It's a world-class strategic infrastructure that's already a powerful driver of the port's growth and development."

Last year, the port handled 25.4 million tonnes, representing a 4.8 percent increase from 2017. The launching of operations at the multi-user dock which can handle very large bulk carriers accounted for the entire increase, with more than 5.5 million tonnes handled. Also making a positive contribution was the start-up of the Bloom Lake iron ore mine, whose production exceeded expectations.

The sharp upswing was continuing in 2019, with throughput to the end of April at 7.5 million tonnes compared to the year-earlier 5.7 million tonnes.

Last September, the port had to shut down the Pointe-aux-Basques intermodal terminal pending the securing of funding for necessary repairs and modernization. The financing package for an estimated investment of \$20 million came together this past

L'an dernier, le Port a manutentionné 25,4 millions de tonnes, soit 4,8 % de plus qu'en 2017. Le début des opérations au quai multiusager qui peut accueillir les vraquiers géants explique la totalité de la hausse, avec 5,5 millions de tonnes. Le démarrage de la mine de fer du lac Bloom, dont la production a dépassé les attentes, a aussi contribué au développement.

Le redressement s'est poursuivi en 2019 et le tonnage total atteignait 7,5 millions de tonnes à la fin d'avril contre 5,7 de tonnes pour la même période de l'année précédente.

En septembre dernier, le Port a dû fermer le terminal intermodal Pointe-aux-Basques en attendant de réunir les fonds nécessaires aux travaux de réparation et de modernisation requis. Le montage financier pour un investissement estimé de 20 millions de dollars a été réalisé le 19 juin. Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec ont accordé chacun 6,7 millions de dollars et le Port de Sept-Îles a fourni le tiers restant. Le terminal est une porte clé des expéditions vers l'arrière-pays et le Grand Nord ainsi que pour le réapprovisionnement des villages isolés de la Basse-Côte-Nord.



*Ceremony marking a financing package for modernizing the Pointe-aux-Basques terminal at the Port of Sept-Îles.
From left to right: Réjean Porlier, Mayor of Sept-Îles; Pierre D. Gagnon, President & CEO Port of Sept-Îles; Honourable Marc Garneau, Transport Minister; Jonatan Julien, Minister of Energy & Natural Resources & Minister responsible for the Côte-Nord Region.*

Cérémonie marquant un montage financier pour la modernisation du terminal de Pointe-aux-Basques au Port de Sept-Îles.

De gauche à droite: Réjean Porlier, maire de la ville de Sept-Îles; Pierre D. Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles; l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports; Jonatan Julien, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et ministre responsable de la région de la Côte-Nord.



FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

CELEBRATING 75 SUCCESSFUL YEARS

THANKS TO YOU!

NOUS CÉLÉBRONS 75 ANNÉES DE SUCCÈS

GRÂCE À VOUS!



Winner of the IBJ People
Development Award | Gagnant du
prix IBJ People Development





One of two new NEAS vessels is pictured loading cargo at the Port of Valleyfield destined for Arctic communities.

Un des deux nouveaux navires de NEAS en train de charger, dans le Port de Valleyfield, des marchandises destinées à des collectivités de l'Arctique.

June 19. The federal and Québec governments each allocated \$6.7 million and the Port of Sept-Iles filled in the remaining one-third segment. The terminal is a key gateway for supplies en route to the hinterland and the Far North and for supplies to isolated villages of the Lower North Shore.

Valleyfield on growth track

Jean-Philippe Paquin, General Manager of the Port of Valleyfield, reports that the port on the St. Lawrence waterway near Montreal "finished the year 2018 ahead of 2017, marking a sixth consecutive year of cargo growth. Volumes grew from 783,000 tonnes to 784,000 tonnes despite a difficult year in road and industrial salt, due to production challenges at a few mines, with other bulk cargoes and breakbulk volumes making up for the shortage."

"Breakbulk volumes are expected to continue their healthy growth in 2019," Mr. Paquin added, "with substantial project cargo volumes expected on the two carriers calling from Antwerp and Rotterdam, as well as traffic driven by substantial infrastructure investments in the Arctic for both NEAS and Desgagnés (Baffinland Iron Mines). The first wave of ships augured well for a strong year in Arctic-related activity."

To keep up with increasing space requirements to handle breakbulk volumes, the port has completed

Tout va bien à Valleyfield

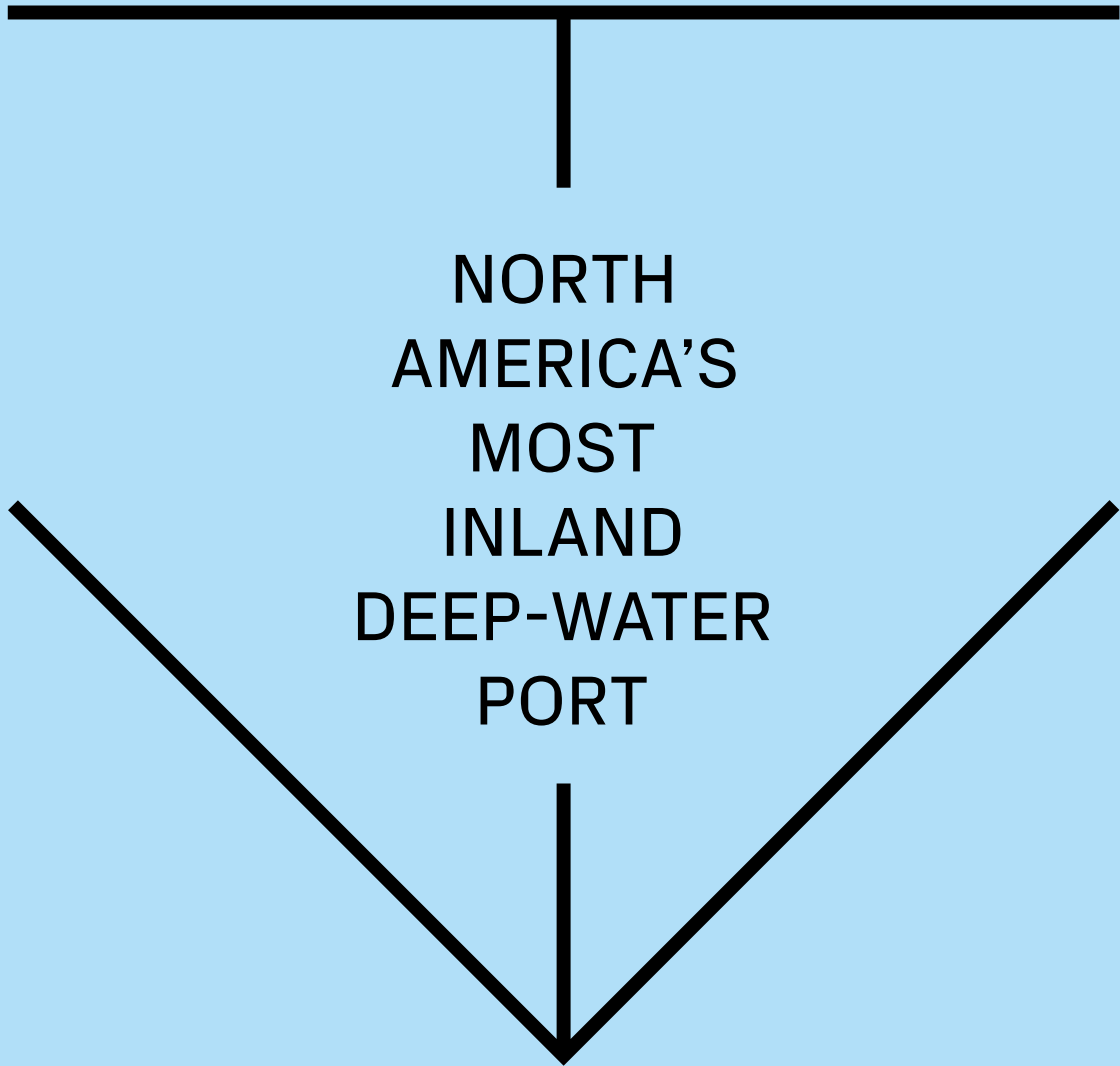
Le directeur général du Port de Valleyfield, Jean-Philippe Paquin, rapporte que ce port de la Voie maritime du Saint-Laurent près de Montréal a fini l'année 2018 «en hausse par rapport à 2017». Il s'agissait d'une sixième année consécutive de croissance. Les volumes sont passés de 783 000 à 784 000 tonnes, et cela, malgré une année difficile pour le sel de voirie et le sel industriel due à des problèmes de production dans quelques mines. Heureusement, la baisse a été compensée par d'autres types de vrac et par les marchandises diverses.

«Les volumes de marchandises diverses devraient continuer d'afficher une solide croissance en 2019, d'ajouter M. Paquin, et on attend des volumes substantiels de cargaisons spéciales de la part des deux transporteurs d'Anvers et de Rotterdam, de même que des volumes générés par d'importants investissements dans les infrastructures en Arctique de la part de NEAS et Desgagnés (Baffinland Iron Mines). La première vague de navires laisse entrevoir une bonne année pour les activités dans l'Arctique.»

Pour combler les besoins croissants d'espace pour les marchandises diverses, le Port a procédé à des travaux d'expansion dans deux parcelles de terrain voisines et ajouté au printemps 215 000 pieds carrés d'aire de dépôt tout en lançant le processus d'appel d'offres pour le projet d'augmentation de la capacité au portail, de même que pour les deux sections de postes d'amarrage ouverts afin d'accueillir des navires plus longs au quai principal.

LAURENTIA

INTERMODAL CONTAINER TERMINAL



As part of the Port of Québec, the Laurentia intermodal container terminal project is the closest deep-water port to the Great Lakes. Benefitting from 15 metres of depth and highly efficient rail connections, it will provide the shortest route to reach the North American Midwest from Europe.

expansion work on two adjacent plots of land, adding 215,000 square feet of laydown area in the spring, while initiating the tendering process for the gate capacity increase project, as well as covering two sections of open berth to allow for longer ships at the main dock.

“The open berth conversion will be part of our newly announced project to lengthen berth #6-7 and add a new berth #8 – a \$36 million project made possible by joint financial contribution from the federal and Québec governments,” Mr. Paquin said, adding: “This project is crucial for our development, with general cargo growth expected to continue, fueling a continuous increase in the size of ships calling the port.”

Promising outlook at Port of Trois-Rivières

At the Port of Trois-Rivières, Gaetan Boivin, President and CEO, said the traffic outlook in 2019 was showing considerable promise following 2018's record throughput of 3.9 million tonnes. “The prospects are again very good this year, thanks especially to such products as steel, wood pulp, salt and mineral concentrates,” he told *Maritime Magazine*.

«La conversion aux postes ouverts fera partie de notre nouveau projet d'allongement des postes 6 et 7 et d'ajout d'un nouveau poste 8 – un projet de 36 millions rendu possible par la contribution financière partagée des gouvernements fédéral et québécois», a déclaré M. Paquin, avant d'ajouter: «Ce projet est capital pour notre développement, car on prévoit une croissance soutenue des marchandises générales qui entraînera une augmentation constante de la taille des navires faisant escale dans le Port.»

L'avenir est prometteur à Trois-Rivières

Selon le PDG du Port de Trois-Rivières, Gaetan Boivin, les perspectives sont positives pour 2019 dans la foulée de volumes records de 3,9 millions de tonnes en 2018. «Les perspectives sont encore très bonnes cette année, grâce principalement à des produits comme l'acier, la pâte de bois, le sel et les concentrés de minéraux», a-t-il déclaré au *Maritime Magazine*.

L'an dernier, le vrac liquide est resté stable à près de 300 000 tonnes, tandis que le vrac sec augmentait à 3,1 millions de tonnes et que les marchandises générales passaient de 73 000 à 346 000 tonnes.



The Port of Trois-Rivières is looking forward to another strong cargo performance in 2019.

Le Port de Trois-Rivières s'attend à une autre excellente année en 2019 pour le fret.



PORT
SEPT-ÎLES

NOTRE
PORT
OUR PORT

portsi.com



20 **ANS**
YEARS
1999-2019

Canada 

EXPAN

Staging, Berth



- New berth to be expanded 2020 – 240 Metres
- New staging area: 32,500 m² / 2018, and 19,500 m² / 2019

VALPORT
MARITIME SERVICES



valport.ca portvalleyfield.com

An aerial photograph of an industrial facility, likely a port or warehouse, situated along a large body of water. The facility includes several large white buildings, numerous shipping containers, and a dock area. In the background, a city skyline is visible across the water. The text 'LOADING' is written in large, bold, blue letters, and 'Age, Knowledge' is written in white letters below it.

LOADING

Age, Knowledge

- Transport Canada ISPS Certified
- Crating & packaging - CWPCP Certified
- Bar coding, digital documentation & inventory control
- Cargo marshalling & consolidation site
- Receiving, security and inspection – truck, rail, & sea
- Independent, experienced & reliable labour force
- Direct access to CSXT Rail Centre, access to CN, CP on site
- Access Auto Route 30 & Hwy 401, 40, 20

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

CLEVELANDEUROPE EXPRESS

OPERATED BY  spliethoff

Le Port met en branle le plan stratégique Cap sur 2030 qui prévoit des investissements pour ajouter de l'espace d'entreposage, acquérir de nouveaux terrains et améliorer les réseaux routiers et ferroviaires.

De grands projets à Saguenay

Au terminal maritime Grande-Anse du Port de Saguenay, le trafic a augmenté d'un solide 13 % pour atteindre 369 020 tonnes en 2018. Les principaux produits manutentionnés ont été le sel de déglacage, l'aluminium, le spath fluor, le charbon et l'asphalte liquide. L'année dernière a été aussi marquée par des résultats records pour les croisières avec la visite de 57 000 croisiéristes à bord de 56 paquebots.

L'Administration portuaire de Saguenay a annoncé en janvier dernier que le ministère des Transports du Québec avait accordé à Barrette-Chapais Ltée un prêt pour la construction d'installations de réception, d'entreposage et d'expédition de granules de bois destinées aux marchés européens. Les travaux sont déjà en cours. Une fois achevées au coût estimatif de 17 millions de dollars, les installations de Grande-Anse vont permettre l'expédition d'environ 200 000 tonnes de granules de qualité industrielle qui vont remplacer le charbon pour la production d'électricité au Royaume-Uni. Le PDG Carl Laberge a salué ce projet comme «une excellente nouvelle» pour la zone industrielle portuaire et le développement économique de la région.

Un autre grand projet est le terminal multiusager de 260 millions de dollars proposé sur la rive nord de la rivière Saguenay. Le projet est relié à la construction prévue de la mine d'apatite d'Arianne Phosphate qui exploiterait des gisements situés à 200 km au nord. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale a conclu qu'avec les mesures d'atténuation appropriées, les risques d'effets cumulatifs néfastes sur les bélugas dans l'estuaire du Saint-Laurent étaient faibles, ce qui n'empêche pas le projet d'avoir d'autres obstacles à surmonter.

Last year, liquid bulk remained stable at nearly 300,000 tonnes while dry bulk rose to 3.1 million tonnes and general cargo surged by from 73,000 tonnes to 346,000 tonnes.

The port is, meanwhile, setting into motion the "Cap sur 2030" blueprint which includes investments in more storage space, the acquisition of more property, and optimizing the road and rail networks.

Major projects at Port of Saguenay

At the Port of Saguenay, traffic at the Grande-Anse marine terminal had a solid increase of more than 13 percent to 369,020 tonnes in 2018. Leading products handled include de-icing salt, aluminum, fluorspath, coal and liquid pitch. Last year was also highlighted by a record performance in cruise activity, thanks to the visits of 57,000 passengers on 56 cruise vessels.

Among recent developments, the Saguenay Port Authority announced a grant last January from the Ministère des Transports du Québec to Barrette-Chapais Ltée for the construction of reception, storage facilities and expedition of wood pellets destined for European markets. Work is already in progress. Once completed, the facilities at Grande-Anse costing an estimated \$17 million, will allow for the shipping of approximately 200,000 tonnes of industrial grade pellets which will be used to replace coal in electricity production in the United Kingdom. Port General Manager and CEO Carl Laberge has hailed this project as "excellent news" supporting the port industrial area and the region's economic development.

Among other major projects is a proposed \$260 million multi-user terminal on the North Shore of the Saguenay River. It is linked to the planned construction of Arianne Phosphate's apatite mine project from deposits situated 200 kms north. The Canadian



**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



QPA

Within view of the iconic Château Frontenac, this photo shows two important sectors of the Port of Québec, namely the Beauport sector and the Estuary sector, where solid and liquid bulk goods are transhipped. The Port of Québec Marina, which is located in the Estuary sector, has 415 berths to accommodate recreational boaters.

En plus de l'émblématique Château Frontenac, cette photo montre deux secteurs importants du Port de Québec, soit le secteur Beauport et le secteur de l'Estuaire, où sont transbordés des produits en vrac solides et liquides. La Marina du Port de Québec, qui se trouve dans le secteur de l'Estuaire, dispose de 415 places à quai pour accueillir les plaisanciers.

Environmental Assessment Agency has concluded that with the proper mitigation measures the risks are low of adverse cumulative effects on the beluga whales in the St. Lawrence estuary, but the project has more hurdles to overcome.

Meanwhile, LNG Québec is exploring the possibility of constructing a natural gas liquefaction, storage and transshipment facility to export 11 million tonnes of liquefied natural gas (LNG) per year, from North American supply sources. Once given regulatory approvals, the so-called Energie Saguenay – LNG Terminal is slated to be operational by 2021. The value of this

Par ailleurs, GNL Québec étudie la possibilité de construire des installations de liquéfaction, d'entreposage et de transbordement du gaz naturel afin d'exporter annuellement 11 millions de tonnes de gaz naturel liquéfié (GNL) de provenance nord-américaine. Après l'obtention des approbations réglementaires, le projet baptisé Terminal GNL-Énergie Saguenay devrait être inauguré en 2021. Le coût est évalué à 7,5 milliards. Toutefois, certains militants écologistes s'inquiètent des conséquences éventuelles d'une augmentation de la circulation maritime dans les eaux locales.

PORT OF/DE
BELLEDUNE

Your transPORTation solution to the world

www.portofbelledune.ca



LA RÉUSSITE SUR MESURE TAILOR-MADE SUCCESS

1 300+

Employés / Employees

35+

Terminaux / Terminals

CANADA

USA



QSL est une entreprise de classe mondiale spécialisée dans l'opération de terminaux portuaires et l'arrimage.

Nous développons des solutions sur mesure afin d'offrir des méthodes de manutention innovantes tout en portant une attention soignée aux marchandises, en étant à l'écoute des besoins spécifiques de chaque client et en contribuant au bien-être des communautés au sein desquelles nous opérons.

QSL is a world-class maritime terminal operator and stevedore specialized in developing innovative, tailor-made handling solutions. We treat cargo with care, listen closely to our customers and are committed to making a difference in the communities where we operate.



SANTÉ ET SÉCURITÉ :
POUR NOS GENS, PAR NOS GENS.

HEALTH AND SAFETY:
FOR OUR PEOPLE, BY OUR PEOPLE.

qsl.com



Steve Farmer/HPA

The Port of Halifax recently launched a live forecast tool predicting vessel arrival times.

Le Port de Halifax a récemment inauguré un outil en ligne qui permet de prévoir les temps d'arrivée des navires.

project is estimated at \$7.5 billion. But, environmental activists have expressed concerns over the impact of a potential increase of maritime shipping in the local waters.

Infrastructure funding for Belledune

Located near the mouth of the St. Lawrence River on the south shore of the Baie des Chaleurs, the Port of Belledune celebrated its 50th anniversary year in 2018 by posting a new record for total cargo – 2.9 million tonnes, a big increase of 900,000 tonnes from the previous year. The previous record was 2.6 million tonnes set in 2009.

On June 24, the federal government announced funding of \$17 million for infrastructure projects at the Port of Belledune which will notably improve the ability to move cargo between Terminals 3 and 4.

Halifax on the move

At the deep water Port of Halifax, which handled 9 million tonnes of total cargo in 2018 (a small increase from 2017), recent developments highlight a maritime gateway on the move to remain competitive on the Eastern Seaboard and to capture new business.

Container volumes have climbed substantially in the past five years and added up to 548,000 TEUs in 2018. And the port's ability to attract new Asian services via the Suez Canal and new generation container vessels above 10,000-TEUs capacity appears to augur well for the future. Reflecting this positive outlook was the recent acquisition of Halterm Container Terminal by Singapore-based OSA International from Australia's Macquarie Infrastructure group.

The federal government showed its support in June by announcing an investment of \$47.5 million for two

Des fonds pour les infrastructures à Belledune

Le Port de Belledune, situé près de l'embouchure du Saint-Laurent sur la rive sud de la baie des Chaleurs, a célébré son 50^e anniversaire en 2018 avec un nouveau record de fret total – 2,9 millions de tonnes, une forte augmentation de 900 000 tonnes sur l'année précédente. L'ancien record de 2,6 millions de tonnes datait de 2009.

Le 24 juin, le gouvernement fédéral a annoncé l'octroi de 17 millions de dollars pour des projets d'infrastructure au Port de Belledune. Cette subvention va notamment permettre de fluidifier la circulation des marchandises entre les terminaux 3 et 4.

Ça bouge à Halifax

Au port en eaux profondes de Halifax, qui a manutentionné neuf millions de tonnes de fret total en 2018 (une légère hausse par rapport à 2017), les récentes mesures prises montrent que la porte maritime s'active pour rester concurrentielle sur le littoral est et pour attirer de nouveaux clients.

Les volumes conteneurisés ont grimpé considérablement depuis cinq ans pour totaliser 548 000 EVP en 2018. Et la capacité du Port d'attirer les nouveaux services asiatiques passant par le canal de Suez ainsi qu'une nouvelle génération de porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP augure bien pour l'avenir. L'acquisition récente du terminal Halterm du groupe australien Macquarie Infrastructure par la compagnie singapourienne OSA International témoigne bien de ces perspectives positives.

Le gouvernement fédéral a montré son appui en juin en annonçant un investissement 47,5 millions de dollars pour deux projets destinés à aider le Port à expédier les marchandises canadiennes vers les marchés internationaux. Le premier de ces deux projets va augmenter la capacité d'entreposage en reliant le terminal Halterm au



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

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

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

VISIONNEZ
LA VIDÉO CORPORATIVE
de L'APL!

WATCH
THE LPA CORPORATE
VIDEO!



©Louis Rhéaume



www.pilotagestlaurent.gc.ca



Video de l'APL

projects to help the port move Canadian goods to international markets. The first will increase storage capacity by connecting the Halterm terminal to the Fairview Cove terminal (Ceres) by rail. The second will upgrade the Windsor Street Exchange, the main access road to the Port of Halifax.

This past June also saw the port launch a live forecast tool that predicts vessel arrival times. The Vessel Forecast Summary (VES), powered by Copenhagen-based eeSea, enables better cargo flow by enabling better scheduling of waterfront labour and yard preparation – thus facilitating faster shipments via rail and truck. “As a digitally-focused port, the ability for port service providers and importers to have an accurate forecast will build on Halifax’s reputation as a consistent and reliable gateway,” remarked Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority.

Port Saint John develops north-south trades

At the Port Saint John, a major priority remains growth on the North-South trades, notably with Brazil and Mexico, as well the West Side Modernization Project expected to bring new capabilities to the region in two or three years.

A dip in the volume of bulk cargo provoked an 18 percent decline on total cargo in 2018 to 25 million tonnes from more than 30 million tonnes in 2017. Positive gains, however, were made in the container sector

terminal Fairview Cove (Ceres) par train. Le second va améliorer l'échangeur de la rue Windsor, principal accès routier du Port de Halifax.

En juin dernier, le Port a lancé un outil en ligne qui prévoit les temps d'arrivée des navires. L'application de prévision des navires (VES) pilotée par EEC de Copenhague permet une meilleure circulation des marchandises en garantissant des affectations mieux ciblées du personnel et une meilleure préparation dans la gare de triage, ce qui accélère l'expédition par train et par camion. «Grâce à notre passage au numérique, le Port est en mesure de procurer aux fournisseurs et importateurs des prévisions exactes, de sorte que Halifax va se forger la réputation d'une porte fiable», a souligné la PDG de l'Administration portuaire d'Halifax, Karen Oldfield.

Port Saint John développe les routes nord-sud

À Port Saint John, une grande priorité demeure la croissance nord-sud, notamment avec le Brésil et le Mexique, ainsi que le Projet de modernisation du côté ouest qui devrait doter la région de nouvelles capacités d'ici deux ou trois ans.

Une chute du volume de vrac a entraîné en 2018 une baisse de 18 % du fret total (25 millions de tonnes contre plus de 30 millions de tonnes en 2017). Des gains, toutefois, ont été réalisés pour les conteneurs grâce à DP World Saint John qui a achevé sa deuxième année complète d'exploitation au terminal polyvalent du côté ouest. À la fin de 2018, le tonnage conteneurisé avait augmenté de 8 %.



**13 WEEKLY
GLOBAL SERVICES**

**Port of
Halifax**

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

**AVERAGE DWELL TIME
OF < 48 HOURS**

**WE'VE GOT
YOUR NUMBER.**

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

PortofHalifax.ca



HPA

The Port of Hamilton, recently merged with the Port of Oshawa in a federal government announcement, is enjoying a persistent growth in traffic.

Le trafic augmente constamment au Port de Hamilton, dont Ottawa vient d'annoncer la fusion avec le Port d'Oshawa.

Le fret au Port de St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador demeure stable avec un total de 1,7 million de tonnes. La majorité du trafic conteneurisé et du trafic de vrac provient d'Oceanex, notamment de ses liaisons régulières avec Montréal.

LES PORTS DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME

Sur les Grands Lacs, une nouvelle grande entité portuaire est née officiellement le 18 juin après l'annonce par le ministre des Transports Marc Garneau de la fusion des ports de Hamilton et Oshawa sur le lac Ontario. L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa est, de loin, la plus grande entité portuaire des Grands Lacs avec un volume de marchandises qui dépasse les 12 millions de tonnes. Oshawa et Hamilton manutentionnent des marchandises similaires, notamment de l'acier, des cargaisons spéciales et du vrac.

Un communiqué de presse gouvernemental contenait notamment l'extrait suivant: «La fusion va améliorer les perspectives économiques dans la région et va permettre une approche coordonnée du développement portuaire tout en contribuant à diversifier les options de transport multimodal dans la région du Grand Toronto.»

as DP World Saint John experienced their second full year of operations at the west side multi-purpose terminal. By the end of 2018, container tonnage had increased by 8 percent.

Cargo activity at the Port of St. John's in Newfoundland and Labrador remains on a steady track, totally 1.7 million tonnes. Oceanex accounts for most of the bulk and container traffic through regular services from Montreal.

GREAT LAKES/SEAWAY PORTS

On the Great Lakes, a bigger port entity has been formally created since June 18 following the announcement by Transport Minister Marc Garneau of the amalgamation of the Lake Ontario ports of Hamilton and Oshawa. The Hamilton-Oshawa Port Authority is, by far, Canada's largest port on the Great Lakes with combined cargo volume exceeding 12 million tonnes. Oshawa and Hamilton handle similar commodities, including steel, project and bulk cargo.

A government press release notably stated: "Amalgamation will strengthen economic opportunity in the region and will enable a coordinated approach to port



Farmers in Ontario will benefit from a new grain export terminal being built at the Port of Oshawa in a joint venture between QSL and Sollio Agriculture.

Les producteurs agricoles ontariens vont profiter d'un nouveau terminal d'exportation du grain qui est construit conjointement dans le Port d'Oshawa par QSL et Sollio Agriculture.

development, and contribute to broadening multimodal transportation options in the Greater Toronto Area."

Robust cargo volumes at Oshawa and Hamilton

Both Oshawa and Hamilton recorded strong cargo performances in 2018. Hamilton handled 11.6 million tonnes, up 18 percent from 2017, the highest volume in over a decade - with the growing agri-food sector showing the way.

Oshawa handled 508,000 tonnes, an increase of 100,000 tonnes over the previous year. For the Port of Oshawa, 2019 will also mark a significant new development with QSL, the Quebec-based stevedoring enterprise and terminal operator, will be building a state-of-the-art grain export terminal in partnership with Sollio Agriculture (formerly known as the Agri-business division of La Coop fédérée).

An export facility approved by the Canadian Grain Commission, the terminal will combine modern unloading equipment, grain storage and vessel-loading equipment that will benefit farmers in an important farming region of Ontario.

Growing capacity and diversifying the port's customer base has been immensely successful for the Hamilton Port Authority (HPA) over the past few years, and the results are showing, Ian Hamilton, President and CEO of the Hamilton Port Authority, told *Maritime Magazine*.

Des volumes de fret robustes à Oshawa et Hamilton

Tant Oshawa qu'Hamilton ont rapporté de solides résultats en matière de trafic marchandises en 2018. Hamilton a manutentionné 11,6 millions de tonnes, 18 % de mieux qu'en 2017 et un sommet de la décennie, notamment grâce au dynamisme de l'agroalimentaire.

Oshawa a manutentionné 508 000 tonnes, 100 000 tonnes de plus qu'en 2017. Pour le Port d'Oshawa, 2019 va aussi être marquée par une nouveauté importante, à savoir la construction par QSL, entreprise québécoise spécialisée dans l'exploitation de terminaux et l'arrimage, d'un terminal d'exportation de céréales ultramoderne en partenariat avec Sollio Agriculture (autrefois division d'agrinégoce de La Coop fédérée).

Le terminal, une installation d'exportation approuvée par la Commission canadienne des grains, va être doté d'équipements modernes de déchargement, d'entreposage des céréales et de chargement des navires, ce qui va profiter aux producteurs agricoles d'une importante région agricole de l'Ontario.

L'Administration portuaire de Hamilton (APH) a brillamment réussi depuis quelques années à augmenter sa capacité et à diversifier la base de clients du Port, et les résultats parlent d'eux-mêmes, a déclaré au *Maritime Magazine* le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton.

Pendant la saison 2018, le Port a obtenu une augmentation de 63,6 % des expéditions maritimes outremer, largement due à une hausse de la production ontarienne de céréales et à la vigueur du secteur agroalimentaire de la région. «En 2008, 75 % de toutes les marchandises qui transitaient par

Full Seaway Depth...

On the north shore of Lake Ontario



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

One call provides full service, including

- stevedoring
- storage
- distribution and
- inland transportation

Rail Spur and Dimensional Move Track

Canada



Port of Oshawa
Tel. : (905) 576-0400
Fax : (905) 576-5701

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

www.portofoshawa.ca



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 | STERLINGFUELS.CA

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

le Port étaient directement liées à la sidérurgie, d'expliquer M. Hamilton. Même si l'acier demeure une composante importante de nos activités de transport maritime, la proportion se situe maintenant plus près de 50 %.

Des investissements dans les infrastructures portuaires, y compris le projet de modernisation Westport de 35,5 millions de dollars, partiellement financé par le Fonds national des corridors commerciaux, ont permis à l'APH d'apporter des améliorations stratégiques à ses actifs et de répondre aux besoins de nouveaux types de clients.

Les tendances familières ont persisté dans les premiers mois de 2019. Le pétrole, le coke et les produits de l'acier sont en déclin, alors qu'on note une croissance soutenue du transport de céréales, d'engrais liquide, de minerai de fer, de sable, de pierre et de produits de scories. À la fin de mai, le tonnage total, qui voisinait les 1,35 million de tonnes, était en légère hausse (4 %) par rapport à la même période l'an dernier.

Le Port de Hamilton peinait à trouver de l'espace pour accueillir de nouveaux utilisateurs immobiliers, mais le jumelage avec Oshawa va ouvrir de nouvelles perspectives d'expansion maritime, selon M. Hamilton.

La nouvelle Administration portuaire de Hamilton-Oshawa aura la possibilité d'encourager le routage stratégique des marchandises, va attirer des investissements et favoriser la croissance économique des villes portuaires de l'Ontario. Les deux ports ont le loisir de prospérer en tant qu'éléments d'un pôle logistique intégré qui fournit à différentes industries d'excellentes liaisons multimodales,

During the 2018 season, the port had a 63.6 percent growth in overseas shipping, driven largely by an increase of Ontario-grown grain and the region's burgeoning agri-food sector. "In 2008, 75% of all cargo transiting the port was directly tied to steelmaking," explained Mr. Hamilton. "While steel is still a large part of our shipping activities, ten years on that total is now closer to 50%."

Investment in port infrastructure, including the \$35.5m Westport Modernization Project, funded in part by the National Trade Corridor Fund, has allowed the HPA to make strategic improvements to its assets, and accommodate new types of customers.

Early into the 2019, familiar trends continue. Petroleum, coke and steel products are down, whereas there has been steady growth in the movement of grain, liquid fertilizer, and iron ore, as well as sand, stone and slag products. As of the end of May, the port's total tonnage of approximately 1.35 million MT was slightly higher (4%) than the same time last year.

The Port of Hamilton has been pressured for space to accommodate new real estate users, but joining with Oshawa will present new opportunities for marine expansion, Mr. Hamilton said.

The new Hamilton-Oshawa Port Authority will have the opportunity to encourage strategic cargo routings, and will attract investment and economic growth to Ontario's port cities. Both ports have an opportunity

Port of Johnstown
Ontario, Canada

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com
@portofjohnstown.com

Shipping Times:

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

to thrive as part of an integrated logistics hub, providing various industries with excellent multimodal connections, including marine, rail and direct highway access. "We need to be optimizing the use of marine and rail transportation, as this will support the region's economic growth, and reduce emissions and pressure on the GTHA's clogged highways," said Mr. Hamilton.

Thunder Bay modernization

At the Port of Thunder Bay, Tim Heney, CEO of the Thunder Bay Port Authority, reported strong cargo volumes, with shipments of Prairie grain up by nine percent at the end of June. This stemmed notably from a ten-fold increase (+200,000 tonnes) in canola exports. Canola exports from Thunder Bay to Europe and Latin America have surged since China, Canada's largest canola customer, shuts its doors to Canadian shipments of the commodity.

Project cargo activity was "variable but solid," Mr. Heney said, pointing to movements of steel rails from Spain to Alberta and components for a local pulp mill.

Last year, the port at the tip of Lake Superior handled 8.7 million tonnes, just slightly down from 2017 partly due to heavy ice conditions at the beginning of the shipping season.

Otherwise, several modernization projects are in full swing, notably a new 50,000 square foot heated warehousing facility expected to be operational by February, 2020, Mr. Heney said. Also in the works is a new railyard and car unloading area.

Windsor's transportation hub goal

For its part, the Port of Windsor, which handled 5.2 million tonnes of cargo in 2018 (a 2.5 percent increase), is bolstering its mission of creating an international integrated transportation hub.

"We are uniquely positioned in that we have this immediate connection to the Midwest American market – the largest consumer market in North America," Steve Salmons, CEO of the Windsor Port Authority, told a news conference this past spring. He also stated that the development of the Gordie Howe International Bridge is providing an additional "spark" for enhancing the port's future.

Toronto handles 2.8 million tonnes

Overall, the Port of Toronto moved 2.8 million tonnes of cargo in 2018 and received 178 commercial vessels. Leading bulk products handled were sugar, steel, cement, aggregates and salt. In addition, the port recorded 14,391 tonnes in warehousing storage, the highest level since 2011.

On the cruise front, Geoffrey Wilson, chief executive of PortsToronto, forecasts a record year in 2019 with expected visits of 35 cruise ships bringing an estimated 12,000 passengers to Toronto, an increasingly popular destination in the Great Lakes region.

Positive trends at Port of Johnstown

At eastern Ontario's multi-modal Port of Johnstown on the St. Lawrence Seaway, total cargo handled in

maritimes et ferroviaires, de même qu'un accès routier direct. «Nous devons optimiser l'utilisation des transports maritimes et ferroviaires, car cela va favoriser la croissance économique de la région tout en réduisant les émissions et la pression qui s'exerce sur les routes encombrées de la région de Hamilton et du Grand Toronto.»

La modernisation à Thunder Bay

À Thunder Bay, Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire, fait état dans son bilan de solides volumes de fret grâce aux expéditions de grain des Prairies qui étaient en progression de 9 % à la fin de juin en raison notamment du décuplement des exportations de canola (+200,000 tonnes). Les exportations de canola vers l'Europe et l'Amérique latine à partir de Thunder Bay ont explosé depuis que la Chine a fermé ses frontières aux exportations canadiennes de canola dont elle était la principale cliente.

En ce qui concerne les cargaisons spéciales, l'activité était «variable, mais solide», a déclaré M. Heney en évoquant le transport de rails d'acier d'Espagne vers l'Alberta ainsi que celui de pièces destinées à une usine de pâte à papier locale.

L'an dernier, ce port à l'extrémité du lac Supérieur a manutentionné 8,7 millions de tonnes, tout juste un peu moins qu'en 2017, en partie à cause des conditions de glace difficiles au début de la saison de navigation.

Par ailleurs selon M. Heney, plusieurs projets de modernisation battent leur plein, notamment la construction d'un entrepôt de 50 000 pieds chauffé qui devrait être inauguré en février 2020. On travaille aussi à une nouvelle gare de triage et à une aire de déchargement des voitures.

L'ambition de Windsor: devenir un pôle de transport

De son côté le Port de Windsor, qui a manutentionné 5,2 millions de tonnes de fret en 2018 (une augmentation de 2,5 %), est plus que jamais déterminé à créer un pôle international de transport intégré.

«Nous sommes dans une position privilégiée unique, car nous jouissons d'une connexion immédiate avec le Midwest, le marché de consommation par excellence en Amérique du Nord», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de Windsor, Steve Salmons, à conférence de presse le printemps dernier. Il a ajouté que la construction du pont international Gordie-Howe représente un atout supplémentaire pour l'avenir du Port.

Un total de 2,8 millions de tonnes transitent par Toronto

Au total, le Port de Toronto a manutentionné 2,8 millions de tonnes de fret en 2018 et a reçu 178 navires de commerce. Les principaux produits en vrac manutentionnés ont été le sucre, l'acier, le ciment, les granulats et le sel. De plus, il y avait 14 391 tonnes en entreposage et magasinage, le niveau le plus élevé depuis 2011.

Du côté des croisières, l'administrateur général de Ports Toronto anticipe une année record en 2019 avec la visite attendue de 35 paquebots de croisière qui amènerait 12 000 passagers à Toronto, une destination de plus en plus prisée de la région des Grands Lacs.

Des tendances positives au Port de Johnstown

Dans l'est de l'Ontario, le port multimodal de Johnstown sur la Voie maritime du Saint-Laurent a manutentionné 1,28

million de tonnes de marchandises en 2018, le second total le plus élevé de son histoire. «La tendance demeure positive, affirme le directeur général Robert Dalley. Les dépenses en immobilisation pour différents projets comme les opérations céréalières ont dépassé 1,5 million de dollars.

Selon M. Dalley, le Port a reçu dans les tout premiers mois de 2019 au moins 80 % de plus de marchandises que pendant la même période de l'année dernière, surtout grâce à l'entrée des cargaisons de sel.

Les marchandises sont reçues et expédiées par trois modes différents: transport maritime, camions et chemins de fer. Avec 65 % du total, le mode maritime continue d'être le mode de prédilection pour le transport des produits en vrac.

Le Port a reçu 55 navires en 2018. Le sel, les céréales et le chlorure de calcium ont été les principales marchandises.

Plus de 520 000 tonnes de sel ont été expédiées à bord de 25 navires, notamment d'Algoma Central Corporation, CSL et Fednav.

Des cargaisons de 252 430 tonnes de grain ont été chargées à bord de 19 navires. Un fait marquant de 2018 a été le volume de soja reçu, lequel dépassait les 200 000 tonnes. À un certain moment, 88 000 tonnes étaient entreposées dans des silos en attendant l'arrivée de navires.

LA CÔTE OUEST

Sur la côte Ouest, le Port de Vancouver connaît depuis plusieurs années des niveaux d'activité records pour le fret total et le fret conteneurisé. Les volumes globaux dans ce plus grand port du Canada atteignaient les 47 millions de tonnes en 2018, 3,7 % de plus qu'en 2017, alors que le trafic conteneurisé était en hausse de 4,4 % à 3,4 millions d'EVP. Les conteneurs, la potasse, les produits de canola et l'orge ont tous atteint de nouveaux sommets.

À Vancouver, les conteneurs arrivent remplis d'électroménagers, de vêtements et d'autres produits de consommation, de même que de pièces d'autos et de produits manufacturés asiatiques. Les navires repartent chargés de céréales canadiennes, de bois d'œuvre et de produits alimentaires, entre autres. La tendance favorable persiste en 2019; les données statistiques pour les quatre premiers mois indiquaient une augmentation de 6,6 % du fret conteneurisé.

Vancouver en route vers de nouveaux sommets

Pendant une réunion générale annuelle en juin, le PDG de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, Robin Silvester, a noté: «Les chiffres que nous avons vus reflètent la forte demande internationale de produits canadiens, et nous anticipons pour les cinq prochaines années une croissance soutenue à un rythme annuel moyen de 3,6 %.»

Selon M. Silvester, les nouveaux accords commerciaux du Canada, l'accord de libre-échange avec l'Union européenne (AECG) et le Partenariat transpacifique «vont propulser la croissance de notre porte vers de nouveaux sommets».

À cet égard, il a souligné l'importance d'aller de l'avant rapidement avec la réalisation du projet de Terminal 2 à Roberts Bank proposé par le Port compte tenu du fait que «les échanges conteneurisés augmentent à un rythme supérieur à l'augmentation de la capacité».

Par ailleurs, plusieurs nouveaux développements récents sont de nature à renforcer la situation et la compétitivité du

2018 amounted to 1.28 million tonnes, the second highest in its history. "The trend continues to move in a positive direction," says General Manager Robert Dalley. Capital expenditures on various projects such as grain operations exceeded \$1.5 million.

In the first few months of the 2019, Mr. Dalley reported that "cargo was over 80 percent higher than last year at this time, primarily due to shipments of salt coming in."

Cargo is received and shipped by three different modes: marine, truck and rail. Marine at 65 percent continues to lead the way as the preferred mode for bulk products.

The port provided berthage for 55 vessels in 2018. Salt, grain and calcium chloride were the leading commodities.

Carriers involved in salt shipments by 25 vessels totaling more than 520,000 tonnes included Algoma Central Corporation, CSL and Fednav.

Grain shipments of 252,430 tonnes were loaded onto 19 vessels. A highlight of 2018 was volume of soybeans received. It surpassed 200,000 tonnes. At one point the port had some 88,000 tonnes in storage bins waiting for the arrival of vessels.

WEST COAST

On the West Coast, the Port of Vancouver has been operating at record-setting levels for total and container cargo for several years. Overall volume for Canada's largest port attained 147 million tonnes in 2018, up 3.7 percent from 2017 while container throughput rose by 4.4 percent to 3.4 million TEUs. Containers, potash, canola products and barley all hit new peaks.

In Vancouver, containers arrive filled with appliances, clothing and other consumer products as well as auto parts and manufactured goods from Asia. Vessels leave loaded with Canadian grain, lumber and food products, among other goods. The forward momentum was continuing in 2019, with statistics for the first four months showing container cargo up 6.6 percent.

Vancouver's upward trajectory

During an annual general meeting in June, Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority, noted: "The numbers we have seen reflect strong international demand for Canadian products, and we are forecasting continuing growth over the next five years at an average annual rate of 3.6 percent."

According to Mr. Silvester, Canada's new trade agreements, the free trade accord with the European Union (CETA) and the Trans-Pacific Partnership, "will propel gateway growth even further."

In this regard, he underlined the importance of soon finalizing procedures to move ahead with the port-led Roberts Bank Terminal 2 Project in light of the fact that "growth in container trade is outpacing capacity growth."



VFFA

The Port of Vancouver is forecasting continuing growth in the next five years at an average annual rate of 3.6 percent.

Le Port de Vancouver prévoit une progression annuelle soutenue de 3,6 % en moyenne dans les cinq prochaines années.

Otherwise, several recent developments are designed to bolster the port's stature and competitiveness. Dubai-based DP World announced the acquisition of Fraser Surrey Docks. CP and Yang Ming Marine Transport concluded a three-year agreement to connect Yang Ming customers with North America via the Port of Vancouver. The federal government announced funding of nearly \$50 million toward two key rail crossing projects (separating roads from trains) in Pitt Meadows. And Canada Border Services Agency opened in late June the Tsawwassen Container Examination Facility near the Port of Vancouver aimed at reducing delays while improving cargo velocity in the harbor area.

Prince Rupert's ambitious Master Plan

At the Port of Prince Rupert, Shaun Stevenson, like his predecessor, is pursuing an ambitious agenda: for arguably the fastest-growing container port on the continent to become Canada's second busiest maritime gateway after Vancouver, overtaking Montreal, within five years.

This was reinforced through a recently released container terminal master plan that outlines the potential of future container terminal capacity and sequencing of development at the Pacific gateway some 500 miles north of Vancouver. The planning work identifies the long-term potential to develop six to seven million TEUs of capacity through the development of multiple terminals.

Port. DP World de Dubaï a annoncé l'acquisition de Fraser Surrey Docks. Le CP et Yang Ming Marine Transport ont conclu une entente de trois ans pour fournir un accès à l'Amérique du Nord aux clients de Yang Ming en passant par le Port de Vancouver. Ottawa a annoncé une subvention de près de 50 millions de dollars pour deux projets ferroviaires clés (afin de séparer les routes des trains) à Pitt Meadows. Et l'Agence des services frontaliers du Canada a inauguré en juin dernier le centre d'examen des conteneurs de Tsawwassen près du Port de Vancouver dans le but de diminuer les retards tout en améliorant la circulation des marchandises dans le secteur portuaire.

Le plan directeur ambitieux de Prince Rupert

Au Port de Prince Rupert, Shaun Stevenson, comme son prédécesseur, va de l'avant avec la réalisation de son programme ambitieux: faire de ce port pour conteneurs qui connaît probablement la croissance la plus rapide sur le continent, la seconde porte maritime du Canada après Vancouver, mais devant Montréal.

Cet objectif a été corroboré par la publication récente d'un plan directeur qui met en lumière le potentiel d'augmentation de la capacité du futur terminal dans la foulée du développement de la Porte du Pacifique à quelque 500 milles au nord de Vancouver. Le travail de planification reconnaît le potentiel à long terme pour la création de six ou sept millions d'EVP de capacité grâce à la construction de terminaux multiples.



REACH FARTHER.

3 coasts, 15 ocean terminals, 23 inland terminals and growing.

For the past 100 years CN has been at the forefront of innovative service and operational strategies.

Looking forward is how we have come this far. So let us help you stay competitive in the global marketplace - reach out to us and reach farther than you thought possible. **cn.ca**

A stylized world map graphic in the bottom half of the page. The map is composed of a grid of small white dots on a red background. A white line with circular markers traces a path across the map, starting from the left and curving towards the right. The path includes markers over North America, Europe, and Asia.

100
CN

Celebrating 100 years

In 2018, Prince Rupert handled one million TEUs (an increase of 12 percent) and 27 million metric tonnes of total cargo. The forward momentum is continuing in 2019, with container throughput up in the high single digits.

“The Prince Rupert Port Authority is forecasting 1.1 million TEUs for Fairview in 2019,” indicated Brian Friesen, VP Trade Development. “A monthly performance record was set in May with 108,351 TEUs handled.”

The master planning included the potential for further expansion of Fairview Terminal and the development of a second container terminal at the Port of Prince Rupert’s South Kaien Island site. This second terminal would add 2.5 million TEUs and was identified as the next phase of terminal expansion for the container business at the Port of Prince Rupert. This would follow the expansion of Fairview Container Terminal announced in conjunction with DP World to increase its current capacity from 1.35 million TEUs to 1.8 million TEUs by 2022.

Nanaimo launches Vehicle Processing Centre

On Vancouver Island, the Port of Nanaimo saw its throughput drop by nearly 5 percent in 2018 to 5.3 million tonnes due to declines in log and bulk exports, but 2019 has marked a new chapter in the port’s evolution with the launching in March of a new Vehicle Processing Centre.

The centre follows the announcement of a partnership between Western Stevedoring and the Auto Division

En 2018, Prince Rupert a manutentionné un million d’EVP (une hausse de 12 %) et 27 millions de tonnes métriques de fret total. Et le Port continue sur sa lancée en 2019 avec une augmentation de près de 10 % du trafic conteneurisé.

«L’Administration portuaire de Prince Rupert prévoit 1,1 million d’EVP pour Fairview en 2019», a indiqué Brian Friesen, VP, Développement commercial. «Un record mensuel a été établi en mai avec 108 351 EVP manutentionnés.»

Le plan directeur prévoyait une possibilité d’expansion supplémentaire du terminal Fairview et la construction d’un second terminal au Port de Prince Rupert sur le site de l’île de South Kaien. Le second terminal ajouterait 2,5 millions d’EVP de capacité et il était cité comme la phase suivante de l’expansion des terminaux pour l’accueil des conteneurs au Port de Prince Rupert. Cela suivrait l’expansion du terminal Fairview annoncée conjointement avec DP World, expansion qui augmenterait la capacité de 1,35 à 1,8 million d’EVP d’ici 2022.

Nanaimo inaugure un centre de traitement des véhicules

Sur l’île de Vancouver, le Port de Nanaimo a vu ses volumes chuter de près de 5 % en 2018, jusqu’à 5,3 millions de tonnes, à cause de la diminution des exportations de billes de bois et de marchandises en vrac, mais 2019 a ouvert un nouveau chapitre de l’évolution du Port avec l’inauguration en mars d’un nouveau centre de traitement des véhicules.

L’ouverture du Centre fait suite à l’annonce d’un partenariat entre Western Stevedoring et la division auto de SSA Marine en vue de l’implantation d’une installation riveraine

A recently unveiled Master Plan at the Port of Prince Rupert targets container capacity of up to 7 million TEUs.

Un plan directeur récemment rendu public par le Port de Prince Rupert fixe une cible de 7 millions d’EVP pour la capacité de manutention de conteneurs.



THE NEXT PHASE OF EXPANSION



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 1.8M TEUs by 2022.



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY

business@rupertport.com

of SSA Marine to set up a 60,000 square foot facility near the waterfront to do final detailing on European automobiles prior to their delivery (by ferries and barges) to the British Columbia mainland.

Ian Marr, the port chief executive, said this development opens new avenues for the Nanaimo region. Previously European cars had been shipped to eastern Canada and sent across the country by rail. The expansion of the Panama Canal now allows those vehicles to be shipped directly to the West Coast.

Port Alberni widens horizons

Dave McCormick, Business Development Director of the Port Alberni Port Authority, reported that “2018 saw no lumber exports from Port Alberni Terminals due to customer logistics changes. No changes to these logistics are anticipated this year. International log exports were down 13% in 2018 versus 2017. However, domestic log movements increased 41%. In total, 1,516,754 metric tons of forest products moved through our Port. Year to date, we are at par for international vessel calls.”

The proposed Port Alberni Transshipment Hub (PATH) new container terminal premised on a “hub and spoke” logistics model continues to gain interest and relevance among industry stakeholders, governments, communities and potential investors. The overall time, cost and environmental advantages of PATH are being considered in various transportation studies, such as the Federal Government’s review of

de 60 000 pieds carrés pour procéder au traitement esthétique final sur les automobiles européennes avant leur livraison (par traversier et par barge) dans la partie continentale de la Colombie-Britannique.

Ian Marr, premier dirigeant du Port, estime que cette réalisation ouvre de nouvelles perspectives pour la région de Nanaimo. Auparavant, les voitures européennes étaient expédiées dans l’est du Canada et traversaient le pays par chemin de fer. L’expansion du canal de Panama permet désormais que ces véhicules soient expédiés directement sur la côte Ouest.

De nouveaux horizons pour Port Alberni

Dave McCormick, directeur, Développement des affaires à l’Administration portuaire de Port Alberni, a indiqué qu’il n’y avait pas eu d’exportation de bois d’œuvre dans les terminaux de Port Alberni en 2018 en raison de modifications logistiques chez les clients. Et aucun changement à ces décisions logistiques n’est prévu cette année. Les exportations internationales de billes de bois étaient en baisse en 2018 de 13 % par rapport à 2017. Le transport intérieur de billes de bois a toutefois augmenté de 41 %. Au total, 1 516 754 tonnes métriques de produits forestiers ont transité par le port. Jusqu’ici cette année, les escales de navires internationaux se situent au même niveau que l’an passé.

Le Pôle de transbordement de Port Alberni (PATH), un nouveau terminal à conteneurs basé sur un modèle logistique de distribution en étoile, continue de susciter de l’intérêt chez les partenaires de l’industrie, dans les gouvernements, dans les collectivités et chez les investisseurs éventuels. Les avantages du PATH sur le plan du temps global, des coûts et de l’environnement sont examinés dans diverses études comme l’examen

Total 2018 cargo of ACPA ports Tonnage 2018 des ports de l'AAPC

Port	000's tonnes	milliers de tonnes	Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Vancouver	147,000	147 000	Nanaimo	5,300	5 300
Montréal	39,000	39 000	Windsor	5,213	5 213
Québec	27,600	27 600	Trois-Rivières	3,900	3 900
Prince Rupert	26,700	26 700	Belledune	2,900	2 900
Sept-Îles	25,400	25 400	Toronto	2,200	2 200
Saint John	25,100	25 100	St. John's	1,700	1 700
Hamilton	11,620	11 620	Port Alberni	1,500	1 500
Halifax	9,000	9 000	Oshawa	508	508
Thunder Bay	8,700	8 700	Saguenay	368	368

Source: individual ports / chaque port.





A proposed hub-and-spoke transshipment hub (PATH) remains a strong priority for Port Alberni to notably eliminate bottlenecks in the supply chain on Vancouver Island.

Un pôle de transbordement basé sur un modèle de distribution en étoile (PATH) demeure très prioritaire pour Port Alberni afin d'éliminer les goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement sur l'île de Vancouver.

fédéral des concepts de transport maritime à courte distance et de terminaux intérieurs pour atténuer les goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement.

«Nous travaillons toujours à l'expansion de nos activités dans les domaines des croisières, de la pêche commerciale, de la transformation des fruits de mer et de la construction navale cette année», a déclaré M. McCormick. 

short sea shipping and inland terminals concepts to alleviate bottlenecks in the supply chain.

“Work continues to expand our business in cruise ships, commercial fishing and seafood processing, and shipbuilding this year”, Mr. McCormick said. 



esCARGOt LOGISTICS?

 PATH

visit www.pathbc.ca

Marine shipping's mighty workmates

Le remorqueur, cheville ouvrière du secteur maritime du Canada

Brent Frederick

Based in Quebec City, the Ocean Group provides substantial tugboat services in the St. Lawrence/ Great Lakes waterway, northern Canada, the Caribbean and Central America.

Groupe Océan de Québec fournit des services de remorquage essentiels dans la voie navigable Saint-Laurent-Grands Lacs, dans le nord du Canada, les Antilles et l'Amérique centrale.

Océan



Tugboats play not only a key role in Canada's maritime sector, but they are vital to the country's economy. They are a critical element in safe ship-handling operations in every port in Canada and on the nation's waterways.

Tugboats are the maritime industry's version of National Hockey League forward Brendan Gallagher: small in stature next to the behemoths they come up against but strong, powerful, reliable and dependable on the field of play. Capt. Sarah Lewis of Thunder Bay Tug Services Ltd. (please see profile on Capt. Lewis in this edition of *Maritime Magazine*) says one of the things she loves most about being a tugboat captain is "realizing the impact I make with a 100-foot tug on a 750-foot ship."

Les bateaux remorqueurs non seulement jouent un rôle clé dans le secteur maritime du Canada, mais ils sont aussi vitaux pour l'économie du pays. Les remorqueurs sont essentiels à la sécurité des manœuvres des navires dans tous les ports et sur les voies navigables du Canada.

Ils sont pour l'industrie maritime ce qu'est l'ailier Brendan Gallagher dans la Ligue nationale de hockey : de petite taille à côté des géants qui sont de la partie, mais forts, puissants, fiables et sûrs dans l'action. La capitaine Sarah Lewis de Thunder Bay Tug Services Ltd. (voir son profil dans ce numéro de *Maritime Magazine*) affirme que comme capitaine de remorqueur, elle est particulièrement fière de constater «l'effet que je produis, avec un remorqueur de 100 pieds, sur un navire de 750 pieds».



Les remorqueurs ont pour tâche d'assurer le déplacement rapide, sûr et efficace des navires arrivant aux ports et en partant. Ils permettent de respecter des horaires maritimes serrés, d'optimiser les chaînes d'approvisionnement et de faire tourner rondement le commerce mondial. Ils aident au transport de marchandises sur des chalands. Ils participent à des opérations de transport maritime dans l'Arctique. Ils effectuent des remorquages sur de longues distances, par exemple de plateformes de forage. Ils sont souvent les premiers à répondre à des urgences sur l'eau, comme des incendies. Ils interviennent dans les secours à des navires en difficulté, les opérations de récupération et les mesures en cas de déversements.

Robert G. Allan, réputé architecte naval, président et directeur général du conseil du cabinet vancouverois

Tugboats are responsible for the swift, safe and efficient handling of vessels in and out of ports. They ensure that tight sailing schedules are maintained, supply chains are optimized, and world trade keeps moving. They help transport cargo moving on barges. They are involved in Arctic operations during sealift. They are employed in long-distance tows of structures such as drilling rigs. They are often the first to respond in distress waterfront situations such as fires. They are involved in rescuing ships in difficulty, salvage operations and spill response.

Robert G. Allan, a renowned Naval Architect and Executive Chairman of the Board of Robert Allan Ltd., a Vancouver-based firm of consulting naval architects and marine engineers, put the importance of tugs into

perspective when speaking at an event last year commemorating the national historic significance of the tugboats of Canada's West Coast: "Quite simply, and without exaggeration, without tugboats, the business of the world would completely grind to a halt," he said.

Robert Allan – "The Tugboat is King"

"Without tugs, virtually no ship would move in or out of port – large ships at very low speeds are effectively un-manoeuvrable and require tug assistance to steer. No containers full of goods from Asia would arrive here; store shelves would soon be empty. No bulk products would leave the port; mines would close, prairie farmers would be swamped by their grain. Road and rail links would be choked." Moreover, anchorages would be choked beyond capacity with idle ships.

"And globally, this situation would simply be magnified," Mr. Allan continued. "Every major world port would cease to operate, depending as they do entirely on tugs for ship movements in and out. Without the services of high-performance escort and support tugs, oil and gas terminals would be unable to deliver their products by sea. The Panama and Suez Canals – and many other critical waterways – would cease to operate, requiring as they do tugs and their skilled crews to control every ship movement. Ocean shipping of all forms... would effectively come to a halt.... And, finally, for any ship or boat in distress out on the water, who do they call when they are in trouble? Not a cruise ship or some glittery pleasure yacht or a fish boat; they call for... a tug!"

"And so, it is; this oft overlooked and neglected waterfront workhorse is in fact the keystone of the world's economy, for without it there would be no shipping, hence no exports or imports of consequence.

"Life as we know it would effectively end. The Tugboat is King!"

Ocean Group covers an extensive region

One of Canada's leading companies in the tugboat sector is Quebec City-based Ocean Group Inc., which provides towing services on the St. Lawrence River, the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes, and in Northern Canada as well as in the Caribbean and Central America.

"Harbour towing is an important activity that helps increase port safety and facilitate the flow of ship traffic," said Philippe Filion, Ocean Group's Director of Corporate and Public Affairs. "With our qualified staff and fleet of high-performance vessels, Ocean offers solutions adapted to the realities of the industry, including de-icing and opening of passages in ice, docking and undocking, firefighting, marine salvage, ship escort, pilot transfer and supply services."

The Ocean Group fleet consists of 35 tugs: 18 are completely automated and ASD (Azimuth Stern Drive) propelled; 15 are equipped with firefighting systems (FiFi); and 20 are ice-class rated.

Robert Allan Ltd., spécialiste de l'architecture navale et du génie naval, situe bien l'importance des remorqueurs. Prenant la parole l'an dernier au cours d'un événement commémorant le rôle historique des remorqueurs sur la côte ouest du Canada, il a été formel: «Soit dit tout simplement, et sans exagérer, sans les remorqueurs, le commerce mondial serait complètement paralysé.»

Robert Allan – «Le remorqueur est roi»

«Sans les remorqueurs, a-t-il dit, pour ainsi dire aucun navire n'entrerait au port ou n'en sortirait. Il est essentiellement impossible de manoeuvrer les grands navires à faible allure, sinon avec l'aide de remorqueurs. Les conteneurs pleins de biens en provenance d'Asie n'arriveraient pas, et les rayons des magasins seraient bientôt vides. Aucun produit en vrac ne quitterait le quai. Des mines fermeraient. Les agriculteurs des Prairies seraient submergés par leurs céréales. Les liens routiers et ferroviaires seraient étranglés. Les mouillages verraient des files de navires impuissants s'allonger.

«À l'échelle mondiale, cette situation serait simplement démultipliée, d'ajouter M. Allan. Chaque grand port du monde cesserait ses opérations, car tous comptent entièrement sur les remorqueurs pour faire entrer et sortir les navires. Sans les services de remorqueurs d'escorte et d'assistance, les terminaux pétroliers et gaziers seraient incapables d'expédier leurs produits par la mer. Les canaux de Panama et de Suez – et bien d'autres voies navigables vitales – devraient fermer puisqu'ils ont besoin des remorqueurs et de leurs habiles équipages pour contrôler chaque mouvement de navire. Les transports océaniques en tous genres seraient essentiellement à l'arrêt... Et enfin, quand un navire ou un bateau est en détresse, à qui fait-on appel? Pas à un paquebot de croisière, un élégant yacht de plaisance ou un bateau de pêche, mais bien... à un remorqueur!

«C'est ainsi. Cette bête de somme de nos rivages, souvent méconnue et négligée, est en fait la clé de voûte de l'économie mondiale. Car sans les remorqueurs, il n'y aurait pas de transport maritime, et donc ni exportations ni importations pour la peine.

«C'en serait fini de la vie qui est la nôtre. Le remorqueur est roi!»

Le Groupe Océan dessert une vaste région

Le Groupe Océan inc., de Québec, est une des plus grandes entreprises du secteur des remorqueurs. Il fournit des services de remorquage sur le fleuve Saint-Laurent, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, ainsi que dans le Nord canadien, dans les Caraïbes et en Amérique centrale.

«Le remorquage portuaire est une activité importante qui aide à accroître la sécurité dans les ports et facilite la circulation des navires, affirme Philippe Filion, directeur, Affaires publiques et corporatives du Groupe Océan. Avec notre personnel qualifié et notre flotte de remorqueurs performants, Océan offre des solutions adaptées aux réalités de l'industrie, y compris déglacage et ouverture de passages dans la glace, accostage et appareillage, combat d'incendie, sauvetage maritime, escorte, transbordement de pilote et ravitaillement.»



SST Canada

*Canada continues to invest in fleet modernization, as illustrated by the **SST Tsimshian**, one of the most ecological tugboats in the world.*

SST Canada continue d'investir dans la modernisation de sa flotte, comme en témoigne le **SST Tsimshian**, l'un des remorqueurs les plus écologiques du monde.

La flotte du Groupe Océan comprend 35 remorqueurs, dont 18 sont entièrement automatisés et à propulsion orientable en azimut (ASD), 15 sont dotés de systèmes de combat d'incendie et 20 ont la cote glace.

En 2005, le Groupe Océan a investi 90 millions de dollars dans le renouvellement de sa flotte, y intégrant 8 nouveaux remorqueurs. La société Industries Océan inc., liée au Groupe Océan, a construit à son chantier naval de L'Isle-aux-Coudres les remorqueurs portuaires les plus puissants à voir le jour au Canada: l'**Océan Tundra**, en 2013, et l'**Océan Taïga**, en 2016. Ils représentent un investissement de 50 millions de dollars du Groupe Océan. En 2017, le Groupe Océan a encore agrandi sa flotte en acquérant trois remorqueurs par suite d'un accord conclu avec Svitzer Canada.

En avril, Industries Océan a obtenu le contrat de construction de quatre grands remorqueurs pour le ministère de la Défense nationale. Le marché de 102 millions de dollars s'inscrit dans la Stratégie nationale de construction navale. Le travail se fera au chantier naval de L'Isle-aux-Coudres, sur une période de trois ans et demi. Deux des remorqueurs seront basés à Halifax, et les deux autres, à Esquimalt. Ils fourniront des services de remorquage, de combat d'incendie et autres services de soutien essentiels à la Marine royale canadienne. Ils remplaceront cinq grands remorqueurs et deux bateaux de sauvetage.

In 2005, Ocean Group invested \$90 million in a tug fleet renewal comprising eight newbuilds. In 2013 and 2016, respectively, Ocean Industries Inc., a related company of Ocean Group, completed the construction at its Isle-aux-Coudres shipyard of the most powerful harbour tugs ever built in Eastern Canada – the **Ocean Tundra** and **Ocean Taiga**. Ocean Group invested a total of \$50 million in the two tugs. In 2017, Ocean Group further expanded its fleet with the acquisition of three tugs following an agreement with Svitzer Canada Ltd.

In April, Ocean Industries was selected to construct four large tugs for the Department of National Defence as part of the National Shipbuilding Strategy. The contract is worth \$102 million. The work will be carried out at the Isle-aux-Coudres shipyard over a three-and-a-half-year period. Two of the tugs will be based in Halifax and two in Esquimalt. They will provide towing, firefighting and other essential support services to the Royal Canadian Navy, and replace five large tugs and two rescue boats.

As part of its efforts to export its harbour towing services internationally, Ocean Group signed a 10-year contract with the Port Authority of Jamaica in June 2018 to provide harbour towage services at Kingston Harbour.

Ocean Group also has been called upon to deliver oversized parts needed to build the new Samuel-De Champlain Bridge in Montreal. For example, the **Océan Duga** towed a barge carrying prefabricated concrete segments for the base of the central pillar, manufactured offsite, from the Port of Sorel up the St. Lawrence River to the new bridge.

“For more than 45 years, our success has been based on our ability to innovate and continually move forward, as well as on the complementarity of our services,” Mr. Filion said. “Our vision is to become a world-class organization and be a trusted partner for our clients. Our mindset is to have the best industry practices, be attentive to the needs of our clients and partners, be agile, creative and innovative, enter into win-win agreements, work as a team in synergy among ourselves and our clients, and ensure that we provide safe and eco-friendly services.”

Svitzer Canada operates three ASD tugs, ranging from 55 to 64 tonnes bollard pull, in the Strait of Canso region of Nova Scotia. Its activities include tanker and bulk carrier assistance, including berthing, unberthing and escorting. One tug in the fleet also is equipped with firefighting capabilities.

Safety issues paramount

“At Svitzer, one of our main priorities is to ensure we always have the right fit for purpose assets to support our customers, and we continue to monitor several of the construction developments within the Cape Breton area which are still in the planning phases to ensure we have the right capacity to serve also future projects. These include

Sydney port and certain LNG terminals. Should these projects gain traction, we would certainly examine the feasibility of servicing these terminals,” said Peter Murphy, Svitzer Canada’s Contract Manager – Canada.

Recently, Svitzer announced that it has started landmark sea trials of an automated line catching mechanism, invented by the company. The remotely operated line catcher prototype is a step-change innovation that could significantly improve safety standards for tug crews, reducing risk and increasing efficiencies for customers – also in the Canadian market, the company said.

“Safety is paramount to being a successful tug service provider,” Mr. Murphy said. “We have a strong safety culture that has been instilled and reinforced throughout our organization. At Svitzer Canada, our greatest asset is the experience of our crew, many of whom have been in the industry and with the company for decades. Their expertise allows them to plan and execute tug manoeuvres in a timely and reliable manner, while avoiding or mitigating risky situations. Our reputation and sustainability depend upon taking care of our fleet, the assets of our customers, and ourselves. Contracts can be won or lost based on a tug provider’s safety record.”

En juin 2018, dans le cadre des efforts qu’il déploie pour exporter ses services de remorquage portuaire, le Groupe Océan a signé avec l’administration portuaire de la Jamaïque un contrat de 10 ans visant la prestation de tels services au Port de Kingston.

Par ailleurs, le Groupe Océan a été chargé de livrer des composantes surdimensionnées du nouveau pont Samuel-De Champlain à Montréal. Par exemple, l’**Océan Duga** a remorqué un chaland transportant des segments de béton préfabriqués pour la base du pilier central, depuis le Port de Sorel jusqu’au chantier du pont, sur le fleuve Saint-Laurent.

«Depuis plus de 45 ans, notre succès se fonde sur notre capacité à innover et à toujours aller de l’avant, et sur la complémentarité de nos services, déclare M. Filion. Nous visons à devenir une organisation de calibre mondial et un partenaire de confiance pour nos clients. Nous tenons à employer les meilleures pratiques de l’industrie, à répondre aux besoins de nos clients et de nos partenaires, à être souples, créatifs et innovateurs, à conclure des ententes mutuellement avantageuses, à travailler en équipe pour créer des synergies internes et avec nos clients, et à fournir des services sûrs et écologiques.»

Svitzer Canada exploite trois remorqueurs ASD, d’une puissance de traction de 55 à 64 tonnes, dans la région du détroit de Canso en Nouvelle-Écosse. La société fournit des services d’assistance pour navires-citernes et vraquiers, y compris accostage, appareillage et escorte. Un des remorqueurs est doté d’une capacité de combat d’incendie.

La sécurité d’abord

«Chez Svitzer, une de nos grandes priorités est de toujours prévoir précisément les moyens voulus pour nos clients, affirme Peter Murphy, gestionnaire des contrats de Svitzer Canada. Nous suivons les divers projets de construction au Cap-Breton pour nous assurer d’avoir aussi les capacités pertinentes pour l’avenir. Il y a des projets au Port de Sydney et des terminaux de gaz naturel liquéfié. S’ils se matérialisent, nous examinerons la possibilité de les desservir.»

Svitzer a récemment annoncé avoir franchi une étape marquante en entamant des essais en mer d’un mécanisme automatisé, inventé par la société, servant à saisir un halin. Le prototype de ce dispositif représente une innovation transformatrice qui rehausserait sensiblement la sécurité pour les équipages des remorqueurs, tout en réduisant les risques et en accroissant l’efficacité pour les clients – y compris au Canada.

«La sécurité est primordiale pour réussir comme fournisseur de services de remorqueurs, dit M. Murphy. Nous avons une solide culture de la sécurité, enracinée et renforcée dans toute notre organisation. Chez Svitzer Canada, notre plus grand atout est l’expérience de notre effectif, dont plusieurs membres comptent des décennies d’expérience dans l’industrie et au sein de l’entreprise. Leur savoir-faire leur permet d’exécuter des manœuvres de remorquage de façon diligente et fiable, en évitant les situations risquées ou en y parant. Notre réputation et notre avenir dépendent de la façon dont nous préservons notre flotte, les biens de nos clients et notre personnel. Des contrats de remorquage se gagnent ou se perdent selon le dossier de sécurité du fournisseur.»



Seaspan Marine operates ship-docking services in Vancouver, Victoria and Roberts Bank on the West Coast.

Seaspan Marine offre des services d'assistance à l'accostage à Vancouver, Victoria et Roberts Bank sur la côte Ouest.

Répondre à des besoins spéciaux sur la côte Ouest

Sur la côte Ouest, le transport côtier se fait presque entièrement par remorqueur-chaland. C'est ainsi que les produits forestiers, miniers et autres parviennent du nord et du milieu de la côte de la Colombie-Britannique jusqu'aux centres de population au sud.

Dans la province, sans remorqueurs, «aucune bille de bois n'arriverait aux scieries, aucun copeau de bois n'arriverait aux usines de pâte à papier, aucun carburant n'arriverait aux petites collectivités du nord et du milieu de la côte, aucun matériel lourd n'arriverait aux sites forestiers ou aux chantiers de construction éloignés, et aucune cargaison de gravier, de clinker ou de calcaire n'arriverait aux cimenteries», dit M. Allan.

Seaspan Marine fournit des services d'assistance et d'escorte aux navires en Colombie-Britannique depuis plus de 130 ans. L'entreprise assure des services d'accostage à Vancouver, à Victoria et à Roberts Bank.

La flotte moderne de Seaspan Marine comprend plus de 30 remorqueurs de divers types: hauturiers, côtiers et fluviaux, servant à l'accostage ou à l'escorte. Les plus récents investissements de l'entreprise dans sa flotte y ont ajouté les remorqueurs hauturiers **Seaspan Raider** et **Seaspan Rogue**, en 2017.

Seaspan Marine poursuit principalement le long de la côte de la Colombie-Britannique ses opérations de transport de

Meeting West Coast special needs

On the West Coast, coastal transportation in B.C. is conducted almost exclusively by tug and barge, which move forest, mining and other products from the north and mid-coast to the population centres in the south.

In B.C., without tugs, “no logs would move to sawmills, no wood chips would move to pulp mills, no fuel would move to the many small north and mid-coast communities, no heavy equipment would be moved to remote coastal logging or construction sites, and no gravel, clinker or limestone would move to cement plants,” Mr. Allan said.

Seaspan Marine has provided ship assist and escort services in B.C. for more than 130 years. It operates ship-docking services in Vancouver, Victoria and Roberts Bank.

Seaspan Marine has a modern fleet of more than 30 tugs of various types: ocean-going, coastal, river, and ship docking and escort. Its most recent investments in its fleet were the addition of the ocean-going tugs **Seaspan Raider** and **Seaspan Rogue** in 2017.

Seaspan Marine's area of operations for log barging, wood chips, aggregates, rail barges and project work is primarily along the B.C. coast. It owns more

than 110 barges across several applications: chips and hog fuel, logs, aggregates, covered, fuel, chemical, and boxed walled for project and dredge materials.

It has added three double-hull fuel barges with capacities of 25,000, 80,000 and 82,000 barrels, respectively, to its fleet in 2019. It also has recently modified some its covered barges and repurposed them in applications requiring box walls.

“During the last year we have made a huge commitment to training and engaged SeaWays Global to train all of our ship-docking and escort masters,” said Bart Reynolds, President of Seaspan Marine. “SeaWays Global is the only class-certified tug master training in the world, and we are the first company in North America to have this training. Their training focuses on tractor tugs for ship docking and escorts, but we are working with them to develop a conventional tug-handling course.”

To support this initiative, Seaspan Marine invested \$1.4 million in a state-of-the-art Transas dual bridge simulator. Each simulator comprises 12-by-86-inch screens (turned on end) to offer unprecedented 360-degree realism. The simulators can work together or independently to maximize training utilization and efficiency.

Mr. Reynolds said there is no “silver bullet” for success in the tug industry. “Different operators focus on different strategies for success. Our strategy is to offer world-class safety and reliability by investing heavily in our people and in our maintenance programs,” he said.

SST Canada's deep roots in B.C.

SAAM SMIT Towage Canada Inc. (SST Canada) has longstanding roots in B.C., having operated along the Pacific coast for more than 70 years. The company focuses on harbour towage and tanker escorts. It operates 23 tugs and serves seven ports, including Vancouver and Prince Rupert.

SST Canada continues to invest in fleet modernization. In May, it welcomed its newest tug, the state-of-the-art RAstar 3200-W **SST Tsimshian Warrior**, which will be based in Prince Rupert and provide services at the new Ridley Island Propane Export Terminal.

“This is the first tug with IMO (International Maritime Organization) Tier III emissions certification, making it one of the most ecological in the world, since it meets requirements to operate in Emission Control Areas (ECAs),” said Felipe Rioja, Managing Director of SAAM's Towage Division. “This is the largest, most versatile and highest capacity tug along the entire west coast of Canada and will enable us to support sustainable development in British Columbia and Alberta.”

Robert Allan Ltd. designed the **SST Tsimshian Warrior**. It was built at the Uzmar Shipyard in Turkey. The tug can perform all ship-handling duties, including berthing, unberthing, and escorting man-

billots, de copeaux de bois, de granulats et de wagons ainsi que d'autres activités relevant de projets spéciaux. L'entreprise possède plus de 110 chalands adaptés à divers types de cargaisons: copeaux et déchets de bois, billots, granulats, carburant, produits chimiques, cargaisons spéciales ou déblais de dragage, y compris des chalands couverts et des chalands coffrés.

En 2019, elle a ajouté à sa flotte trois chalands à double coque pour le transport de carburant, d'une capacité respectivement de 25 000, 80 000 et 82 000 barils. Elle a aussi récemment modifié ses chalands couverts et les a réaffectés à des opérations exigeant des coffrages.

«Cette dernière année, nous avons pris un énorme engagement en matière de formation et chargé SeaWays Global de former tous nos capitaines faisant de l'accostage et de l'escorte, a affirmé Bart Reynolds, président de Seaspan Marine. SeaWays Global est le seul fournisseur au monde de formation de capitaine de remorqueur agréé par l'organisme ClassNK, et Seaspan Marine est la première entreprise en Amérique du Nord à recevoir cette formation. Celle-ci porte surtout sur les remorqueurs tracteurs utilisés pour l'accostage et l'escorte de navires, mais nous travaillons avec SeaWays Global pour mettre au point un cours de manœuvre de remorqueur.»

À l'appui de cette initiative, Seaspan Marine a investi 1,4 million de dollars dans un simulateur Transas d'avant-garde à deux passerelles. Chaque simulateur comporte des écrans de 12 x 86 pouces offrant un réalisme inédit sur 360 degrés. Les simulateurs peuvent travailler de concert ou indépendamment, ce qui permet de maximiser leur utilisation et l'efficacité de la formation.

M. Reynolds indique qu'il n'y a pas de solution miracle pour réussir dans l'industrie du remorquage. «Divers acteurs utilisent différentes stratégies, dit-il. La nôtre est d'offrir un niveau de sécurité et de fiabilité de calibre mondial en investissant largement dans notre personnel et nos programmes de maintenance.»

Les profondes racines de SST Canada en Colombie-Britannique

SAAM SMIT Towage Canada Inc. (SST Canada) est depuis longtemps enracinée en Colombie-Britannique: voilà plus de 70 ans qu'elle mène ses activités sur la côte du Pacifique. L'entreprise se spécialise dans le remorquage portuaire et l'escorte de navires-citernes. Elle exploite 23 remorqueurs et dessert 7 ports, dont ceux de Vancouver et de Prince Rupert.

«SAAM SMIT Towage a pour mission de fournir des services sûrs, efficaces et durables au réseau de transport maritime de la Colombie-Britannique et, ce faisant, de soutenir les collectivités dans lesquelles nous travaillons», dit le capitaine Mark Bingham, vice-président des Opérations.

SST Canada continue d'investir dans la modernisation de sa flotte. En mai, elle a reçu son plus récent remorqueur, un bâtiment à la pointe de la technologie: le RAstar 3200-W **SST Tsimshian Warrior**. Il sera basé à Prince Rupert et fournira des services au nouveau terminal d'exportation de propane de l'île Ridley.

«Ce remorqueur est le premier à détenir une certification de niveau III de l'Organisation maritime internationale en matière d'émissions, note Felipe Rioja, directeur général de la Division de remorquage de SAAM. Il est ainsi un des plus écologiques du monde, respectant les conditions d'exploitation dans les zones de contrôle des émissions. Il est aussi le plus grand, le plus polyvalent et le plus puissant remorqueur sur toute la côte ouest du



OCEAN
GO FULL FORCE

A LEADER IN THE
MARITIME INDUSTRY

+900 EMPLOYEES | 23 BUSINESS LOCATIONS

QUEBEC | ONTARIO | MARITIME PROVINCES | WESTERN CANADA | FAR NORTH | 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).

oeuvres for LNG carriers in all weather conditions. It has gas detection monitoring systems, explosion-proof deck equipment and a FiFi external firefighting system, as well as equipment for emergency towing under demanding conditions.

The tug is designed to meet a stringent set of performance requirements that were carefully identified and verified by multiple real-time full-mission bridge simulation in collaboration with British Columbia Coast Pilots Ltd., the Pacific Maritime Institute, Towing Solutions Inc., Lantec Marine Inc., Robert Allan Ltd. and SST Canada.

The arrival of the **SST Tsimshian Warrior** came on the heels of the addition in February of two new RAsar 3200 escort tugs – **SST Grizzly** and **SST Orca** – to the SST fleet. SST invested \$15 million in the vessels. Robert Allan Ltd. also designed these tugs, and they were built by Cheoy Lee Shipyards in Hong Kong. They also are described as the largest and most powerful escort-rated tugs in the region. They are performing ship-handling roles, including berthing, unberthing and escort duties, in the Port of Vancouver.

Among other companies involved in the tugboat sector in Canada is Maritimes-based Atlantic Towing Limited, which operates a fleet of ASD and conventional tugs. Its Coastal tug and barge business moves large and heavy project cargo items such as mining equipment, oil field equipment, large modules and high value turbines for all the major industrial sectors. The company is experienced in operating in remote and harsh environments such as the Canadian Arctic.

McKeil Marine of Burlington, Ontario, provides transportation services for a range of bulk and general cargo throughout the Great Lakes, St. Lawrence River and East Coast. Its tug and workboat fleet provides towing and ship assist services for barges, work platforms, cruise ships, lake freighters and ocean-going vessels.

On the West Coast, other companies that provide tug services include North Arm Transportation, Harken Towing, Amix Group and Samson Tugboats.



Canada. Il nous permettra d'appuyer le développement durable en Colombie-Britannique et en Alberta.»

Robert Allan Ltd. a conçu le **SST Tsimshian Warrior**, qui a été construit au chantier naval Uzmar en Turquie. Le remorqueur peut assurer toutes les fonctions de manœuvre de navire, y compris l'accostage, l'appareillage et l'escorte pour les transporteurs de GNL, et ce, dans toutes les conditions climatiques. Il est doté de systèmes de détection de gaz, d'équipement de pont antidéflagrant et d'un système externe de combat d'incendie de type FiFi, ainsi que de l'équipement voulu pour effectuer des remorquages d'urgence dans des conditions difficiles.

Le remorqueur est conçu pour satisfaire à un ensemble de critères de performance rigoureux soigneusement établis et vérifiés au moyen de multiples simulations de missions complètes en temps réel, en collaboration avec la British Columbia Coast Pilots Ltd., le Pacific Maritime Institute, Towing Solutions Inc., Lantec Marine Inc., Robert Allan Ltd. et SST Canada.

Le **SST Tsimshian Warrior** est arrivé dans la foulée de l'ajout à la flotte de SST, en février, de deux nouveaux remorqueurs d'escorte RAsar 3200 – le **SST Grizzly** et le **SST Orca**. Robert Allan Ltd. a aussi conçu ces remorqueurs, qui ont été construits par le chantier naval Cheoy Lee à Hong Kong. Ceux-ci sont également décrits comme étant les remorqueurs d'escorte les plus grands et les plus puissants dans la région. Ils effectuent des manœuvres de navire, y compris accostage, appareillage et escorte, dans le Port de Vancouver.

Parmi les autres entreprises du secteur canadien des remorqueurs figure Atlantic Towing Limited, dans les Maritimes. Cette entreprise exploite une flotte de remorqueurs ASD et standards. Dans ses activités côtières de remorqueur-chaland, elle transporte des cargaisons spéciales volumineuses et lourdes, comme de l'équipement minier, de l'équipement de champs de pétrole, des grands modules et des turbines de grande valeur pour tous les grands secteurs industriels. L'entreprise a de l'expérience en matière d'opérations dans des environnements éloignés et difficiles, comme l'Arctique canadien.

McKeil Marine, de Burlington en Ontario, fournit des services de transport pour un éventail de cargaisons de vrac et de marchandises générales dans les Grands Lacs, sur le fleuve Saint-Laurent et sur la côte Est. Sa flotte de remorqueurs et de bateaux de travail assure des services de remorquage et d'assistance pour des chalands, des plateformes de travail, des paquebots de croisière, des laquiers et des navires océaniques.

Sur la côte Ouest, d'autres entreprises fournissent des services de remorquage, dont North Arm Transportation, Harken Towing, Amix Group et Samson Tugboats.




NAVTECH

NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

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




Visit us on-line

PROFILE / PROFIL

**Tugboat Captain
Sarah Lewis:
Emphasizes
adaptability
and team spirit**

**La capitaine
Sarah Lewis:
L'accent sur la
capacité d'adaptation
et l'esprit d'équipe**

Brent Frederick



*Capt. Lewis revels in “the freedom of working outside on the water”
– under any conditions...*

La capitaine Lewis savoure «les joies du travail à l'extérieur sur l'eau»
dans n'importe quelles conditions...

Faire confiance à son instinct et savoir s'adapter. Voilà deux des grandes qualités que doit posséder un capitaine de remorqueur, selon la capitaine Sarah Lewis.

«Un remorqueur doit se déplacer rapidement d'une partie du navire vers une autre, fait remarquer la capitaine de remorqueur Lewis, de l'entreprise Thunder Bay Tug Services Ltd. Il est donc important de savoir s'adapter et de persévérer si la météo change ou si le vent se lève, en cas de dysfonctionnement du matériel ou si le capitaine du navire remorqué n'a pas l'expérience voulue pour en conserver la maîtrise pendant la manœuvre. Si vous faites confiance à votre formation et à votre instinct, votre remorqueur et vous ne faites plus qu'un.

«Vous en arrivez à ne même plus regarder ce que font vos mains. Elles savent où aller. Un bon capitaine doit compter sur tous ses sens, prenant en compte le son des machines, les changements dans l'environnement extérieur, même les odeurs autour de lui. Un capitaine doit agir décisivemement et être alerte en tout temps sur l'eau.

Trust your instincts and be adaptable. Those are two of the main qualities a good tugboat captain should possess, says Captain Sarah Lewis.

“Because tugboats have to move quickly from one part of the ship to another, it is important to be able to adapt and continue if weather changes or if the wind picks up, if you experience machinery failure, or if an inexperienced captain on the ship being assisted loses control during the move. If you trust your training and instincts, you let the tug become an extension of yourself,” says Capt. Lewis, a tugboat captain with Thunder Bay Tug Services Ltd.

“You get to a point where you don't even look at your hands move; they just know where to be. A good captain must rely on all the senses, the sound of the engine, changes in the outside environment, even the smells around you. A captain must be

decisive and be on his or her toes every minute out on the water.

“A captain must also be patient, learn to delegate, and have a willingness to work alongside crew, inspectors and contractors to work efficiently and safely. As a small crew, we all work together to get the job done well and get home safe.”

How it all began...

Capt. Lewis had an inkling she might like to explore a career in the maritime industry while completing her English Honours Degree at the University of Guelph. “I was interested in pursuing law, particularly maritime law, but I wanted a more hands-on approach to the field,” she said.

She entered the Georgian College Marine Technology – Navigation program and graduated with honours. She worked for several years with the former Upper Lakes Shipping Company and then Algoma Central Corporation as a third and second mate, sailing on the Great Lakes in Canada and the U.S.

“A captain I sailed with on the Lakes suggested I try working for the local harbour tug service as a way to gain ship-handling skills,” she said. “Once I started part time with Thunder Bay Tug Services, I knew this is where I needed to be! When I was hired on full time as a captain, I never looked back.”

How does a typical day shape up for Capt. Lewis and her crew? “When we depart for a job, we complete a start-up checklist which includes all navigational instruments, local marine warnings and harbour reports and weather forecasts, and we make sure the bridge and all equipment is in good working order,” she said. “We give our security call to advise of any traffic in the area. We let our lines go and often bring a pilot to a ship at anchor or sometimes a training pilot to a ship coming in off the Lakes. At this time, we confirm our intentions with the pilot as to where the tugs will be putting up a line and often what the move will be coming in or out of the berth. We bring the tug alongside the gangway and assist the pilot from our tug onto the vessel. We then come alongside the vessel when she is underway, typically just outside the breakwall (about half a nautical mile) and send up tug lines on the bow and stern to assist in the pull and push of the vessel safely into the berth.”

Capt. Lewis and her crew have assisted lak-ers as long as 750 feet into a berth, but they also work with saltwater vessels about the same size or smaller, crane lift ships with specific heavy-lift cargo, and fuel tankers.

As a marine salvage and harbour tug operator, Thunder Bay Tug Services also works with the Thunder Bay Port Authority to place buoy markers in traffic areas, conducts harbour surveys of the

«Un capitaine doit aussi être patient, apprendre à déléguer et savoir collaborer avec membres d'équipage, inspecteurs et entrepreneurs pour travailler efficacement et en toute sécurité. Avec un petit équipage, nous faisons tout ensemble pour mener les choses à bien, puis rentrer à la maison sans encombre à la fin de la journée.»

L'éclosion d'une vocation

La capitaine Lewis a perçu la possibilité d'une carrière dans l'industrie maritime alors qu'elle étudiait l'anglais à l'Université de Guelph. «Je m'intéressais au droit, en particulier au droit maritime, dit-elle, mais je voulais aborder le domaine de façon plus directe.»

Elle s'inscrira au programme de technologie maritime – navigation du Collège Georgian, dont elle sera diplômée avec distinction. Elle passera ensuite des années au service de l'ancienne Upper Lakes Shipping Company puis de l'Algoma Central Corporation, comme deuxième puis premier lieutenant, naviguant sur les Grands Lacs au Canada et aux États-Unis.

«Un capitaine avec qui j'ai navigué sur les Lacs a suggéré que je travaille pour le service local de remorquage portuaire afin de me perfectionner dans les manœuvres de navire, se rappelle-t-elle. Dès que j'ai commencé à temps partiel dans les services de remorquage de Thunder Bay, j'ai su que c'était ma vocation! Quand j'ai été engagée à temps plein comme capitaine, je ne suis plus jamais posé de questions.»

Comment se passe une journée pour la capitaine Lewis et son équipage? «Quand nous partons pour une mission, dit-elle, nous épluchons une liste de contrôle de démarrage, vérifiant tous les instruments de navigation, les avertissements maritimes locaux, les bulletins portuaires et les prévisions météo, et nous nous assurons que la passerelle et tout le matériel sont en bon état de marche. Nous lançons notre appel de sécurité pour prendre connaissance du trafic dans le secteur. Nous larguons nos amarres. Souvent, nous emmenons un pilote vers un navire au mouillage, ou parfois un pilote instructeur vers un navire arrivant des Lacs. Nous confirmons nos intentions au pilote quant à l'endroit où les remorqueurs mettront un câble et, souvent, la manœuvre qui sera effectuée en arrivant au poste d'amarrage ou en le quittant. Nous amenons le remorqueur le long de la coupée et aidons le pilote à passer de notre remorqueur au navire. Nous nous mettons ensuite le long du navire en route, habituellement juste à l'extérieur du brise-lame (à environ un demi-mille marin), et nous envoyons les lignes de remorquage à l'avant et à l'arrière, pour aider à tirer et pousser le navire dans le poste d'amarrage.»

La capitaine Lewis et son équipage ont aidé des laquiers faisant jusqu'à 750 pieds de longueur à accoster à un poste d'amarrage, mais ils travaillent aussi avec des navires océaniques d'à peu près la même taille ou moins, des navires-grues transportant une charge lourde et des navires pétroliers.

Comme entreprise de sauvetage maritime et de remorquage portuaire, Thunder Bay Tug Services travaille aussi avec l'Administration portuaire de Thunder Bay pour placer des bouées dans les chenaux, effectue des levés des brise-lames, participe à des exercices d'intervention en cas de déversement et escorte le ministère des Richesses naturelles et des Forêts jusqu'à des îles locales pour des opérations d'entretien. «Notre entreprise a aussi participé à diverses opérations de sauvetage

maritime, y compris dans le cas célèbre du quasi-nauffrage [du navire à passagers] **Grandpa Woo** [sur le lac Supérieur, en 1996] pour secourir l'équipage», ajoute la capitaine Lewis.

En plus d'avoir acquis une compétence unique et spécialisée, ce que la capitaine Lewis aime le plus d'être capitaine de remorqueur est «la liberté de travailler en plein air sur l'eau, d'être dans la ville et de voir le port, mais pouvoir savourer la paix et la sérénité des îles, des couchers de soleil, des rivières et de la faune tout autour». Mais peut-être par-dessus tout, précise-t-elle, «je suis fière d'avoir appris à manœuvrer des navires et de constater l'effet que je produis, avec un remorqueur de 100 pieds, sur un navire de 750 pieds».

L'impératif de la polyvalence

À l'entreprise Thunder Bay Tug Services, la plupart des capitaines sont aussi matelots, mécaniciens ou assistants mécaniciens. «Nous participons tous aux réparations et à la maintenance et nous sommes donc tous responsables de la sécurité et du bien-être de nos équipages et de nos remorqueurs, dit la capitaine Lewis. Nous avons tous été formés sous le régime rigoureux de Transports Canada, donc nous sommes responsables non seulement envers notre entreprise, mais aussi envers le gouvernement. Nous sommes exposés à tous les aspects de l'activité et, dans une petite entreprise, tout un chacun doit préserver notre réputation et le respect.»

breakwall conditions, carries out marine spill response exercises, and works as Ministry of Natural Resources and Forestry escorts to some local islands for maintenance. "Our company has also assisted in a variety of marine rescue operations, including the famous near sinking and crew rescue of the (passenger vessel) **Grandpa Woo** (in Lake Superior in 1996)," Capt. Lewis said.

Besides having a very unique and specialized skill, what Capt. Lewis loves most about being a tug-boat captain is "the freedom of working outside on the water, being in the city and seeing the harbour, but having the peace and serenity of the islands, sunsets, rivers and wildlife around you. Perhaps what I love the most is the ship handling I have learned along the way and realizing the impact I make with a 100-foot tug on a 750-foot ship."

Multi-tasking requirements

At Thunder Bay Tug Services, most captains work as deckhands, engineers or engineer assistants. "We are all involved in repairs and maintenance and, therefore, all responsible for the safety and well-being of our tugs and crew," Capt. Lewis said. "We are all trained under a strict regimen by Transport Canada, so we are responsible not only to our company but to the government as well. We are exposed to all elements of the business and, as a

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

small company, it is everyone's job to maintain our reputation and respect.

"We are on call nine months of the year, so we always must be fit and ready for any call any time of night or day. We assist each other with training and various skills from previous jobs or hobbies and make sure we all work together for a common goal. Our crews are small, and owners work alongside the crew, so it is easy to approach the company with any issues to be resolved."

What advice does Capt. Lewis have for young people, and in particular young women, looking to enter the industry? "One thing I would stress is take nothing for granted," she said. "Every moment you get a chance to learn something new or train with someone, take it. Those experiences are worth their weight in gold. Take as much hands-on experience as you can."

"Although some people may want to do the work for you, if you have the strength and feel confident in your abilities, take the time to do it yourself. Always ask for help if you are unsure, but the more you do yourself, the better mariner you will be."

More women should engage in rewarding career

"For the women interested in this career, know that although it is incredibly rewarding, you might have to sacrifice a lot for your accomplishments. It isn't a 9-to-5 type of job, and a lot of careers take you far from home for months at a time. But it is so worth it if this is your dream. Being a captain – being the first female tug captain in Thunder Bay – has made me more proud than any other accomplishment."

"Unfortunately, there is still a lot of resistance to women in this industry," Capt. Lewis continued. "Be mindful of your socializing on larger crew vessels. If you get a chance, look into a smaller company with more room to grow and move up. Smaller crews will work alongside each other every day. It's a rich learning environment, which often turns into another type of family. Yes, it's a double standard, but on every boat you step foot on as a woman, until you prove your worth and your work ethic, you will have to work twice or three times as hard to be taken seriously."

"Keep your priorities on yourself, your training, your career. If you get the chance, always tell your story, encourage other women to pursue their goals, whatever they may be."

"We need more captains, engineers, inspectors, architects, etc. It is worth the hard work, the negative reactions, the time away. It is one of the most rewarding careers in the world." 

«Nous sommes de service neuf mois de l'année, et nous devons être en forme et prêts à travailler à toute heure du jour ou de la nuit. Nous nous entraînons dans la formation, apportant le savoir-faire acquis dans des emplois précédents ou d'autres activités, et nous faisons œuvre commune dans un but commun. Nos équipages sont petits et les propriétaires travaillent avec les équipages. Il est ainsi facile de sensibiliser l'entreprise à tout problème qui doit être résolu.»

Quel conseil la capitaine Lewis peut-elle donner aux jeunes, et en particulier aux jeunes femmes, qui voudraient entrer dans l'industrie? «J'insisterais sur le fait qu'il ne faut rien tenir pour acquis, dit-elle. Chaque fois que vous avez l'occasion d'apprendre quelque chose ou d'acquérir de la formation avec quelqu'un, profitez-en. Ces expériences valent leur pesant d'or. Accumulez autant d'expérience pratique que vous le pouvez.»

«Même si d'autres voulaient faire une tâche à votre place, faites-la vous-même si vous en avez la force et croyez en vos capacités. Demandez toujours de l'aide en cas de doute, mais plus vous en faites vous-même, plus vous deviendrez un bon navigateur.»

Une carrière gratifiante aussi pour les femmes

«Pour les femmes qui s'intéressent à cette carrière, il faut savoir qu'elle est incroyablement gratifiante, affirme la capitaine Lewis. Vous devrez peut-être faire beaucoup de sacrifices. Ce n'est pas un emploi conventionnel, et dans bien des cas, vous devrez être au loin durant des mois. Mais le jeu en vaut la chandelle si tel est votre rêve. Devenir capitaine – et la première femme capitaine de remorqueur à Thunder Bay – m'a procuré plus de fierté que toute autre réalisation.

«Malheureusement, il y a encore beaucoup de résistance envers les femmes dans cette industrie. Il faut être attentif à la fraternisation sur les navires ayant un grand équipage. Si vous en avez la possibilité, envisagez une petite entreprise, où vous pourrez plus aisément vous développer et progresser. Les membres de petits équipages travaillent ensemble chaque jour. C'est un contexte propice à l'apprentissage, qui devient souvent comme un milieu familial. Eh oui, c'est deux poids, deux mesures; chaque fois que vous montez à bord d'un navire, en tant que femme, vous devez travailler deux ou trois fois plus fort pour être prise au sérieux, jusqu'à ce que vous ayez prouvé votre valeur et votre capacité de travail.

«Tenez vos priorités pour vous-même, votre formation, votre carrière. Quand vous en avez l'occasion, racontez votre récit et encouragez d'autres femmes à poursuivre leurs buts quels qu'ils soient.

«Il nous faudrait davantage de femmes capitaines, mécaniciennes, inspectrices et architectes, entre autres. C'est un travail exigeant, il y a des réactions négatives et il y a l'éloignement, mais une carrière maritime est une des plus gratifiantes au monde.» 

First Nations forging trade and cultural relations with Asia

Les Premières Nations forment des relations commerciales et culturelles avec l'Asie

Colin Laughlan

Taipeh, the bustling capital of Taiwan, will be visited this fall by a First Nations trade mission facilitated by the Asia Pacific Foundation of Canada.

Taipeh, la capitale animée de Taïwan, recevra à l'automne la visite d'une mission commerciale des Premières Nations rendue possible par la Fondation Asie-Pacifique du Canada.

Il y a un tsunami qui se forme dans l'océan Pacifique: un raz-de-marée d'échanges internationaux déclenché par les chefs d'entreprises autochtones du Canada qui tissent un mélange unique de liens commerciaux et culturels dans les pays asiatiques.

«Les choses sont en train de changer radicalement au pays», a déclaré Stewart Beck, président et chef de la direction de la Fondation Asie-Pacifique du Canada établie à Vancouver. «Depuis six ou sept ans, nos immigrants viennent surtout de Chine, d'Inde et des Philippines.» En février, la Fondation tenait sa première table ronde destinée aux organisations de développement économique des Premières Nations désireuses de s'implanter dans les marchés asiatiques. L'événement a attiré des chefs d'entreprises autochtones de toutes les régions du Canada, jusqu'à Terre-Neuve-et-Labrador.

«L'ouverture de l'Arctique les incite à se tourner vers l'Asie», a indiqué M. Beck. Le forum était l'occasion de renseigner un groupe d'intervenants des Premières Nations sur les occasions d'affaires que l'Asie pouvait leur offrir.»

Des Nedhe à l'avant-garde

Une des compagnies présentes à la table ronde était Des Nedhe Development Ltd, qui appartient à la Première Nation d'English River du nord de la Saskatchewan.

Le président et chef de la direction de Des Nedhe, Sean Willy, a expliqué comment la compagnie avait été créée il y a une trentaine d'années pour s'associer aux multinationales qui extrayaient l'uranium dans les territoires traditionnels de la Première Nation d'English River. «On trouve sur ces territoires des gisements d'uranium parmi les plus riches du monde», a déclaré M. Willy. Les sociétés uranifères auxquelles

There's a tsunami forming across the Pacific Ocean – a tidal wave of international trade rising with Indigenous business leaders in Canada, as they forge a unique blend of business and cultural relations in Asian countries.

“Things are changing quite dramatically in this country” said Stewart Beck, President and CEO of the Asia Pacific Foundation of Canada headquartered in Vancouver. “Of our immigration source countries, the top three have been China, India and the Philippines for the past five to seven years.” This past February APF Canada held its first roundtable for First Nations economic development organizations interested in expanding into Asian markets. The event attracted Indigenous business leaders from all parts of Canada, as far away as Newfoundland and Labrador.

“With the Arctic opening up there are opportunities for them to look at what's going on in Asia,” said Mr. Beck. “It was an opportunity for the forum to inform a group of stakeholders in the First Nations community of what Asia could present to them.”

Des Nedhe at the vanguard

One of the companies at the roundtable was Des Nedhe Development Ltd., owned by the English River First Nation in northern Saskatchewan.

Sean Willy, Des Nedhe's President and CEO, explained how the company was born three decades ago to partner with international uranium companies min-

ing on the English River First Nation's traditional territories. The territories "encompass the largest high-grade uranium mines in the world," said Mr. Willy. "The uranium companies we partner with are very good partners – very progressive – they're trading the commodity they're taking off the land with the Japanese, the Chinese, the Taiwanese, with the Koreans, to run their nuclear power plants. As a First Nation community we support that."

With its uranium revenues, Des Nedhe was able to grow into a multi-faceted corporation over the years, with business activities in property and retail estate around the city of Saskatoon, an industrial division with 500 employees in a fully owned construction company, a mining company, and an investment arm. "We invest in blue chip companies," said Mr. Willy. "Now you see Indigenous communities creating economic development corporations that mirror what Des Nedhe is," he said, explaining their philosophy that "economic development leads to self-determination and that leads to support of your own culture."

Mr. Willy said what the company learned from international uranium trade, it now wants to extend to other exports. "We have commercial fisheries in Northern Saskatchewan so we asked, how can we market our fish, and also exercise food sovereignty? To be sustainable with the land, we don't overfish. In the interior we all have to go through the Fresh Water Fish Marketing Corporation in Winnipeg, which markets the fish down to Chicago," said Mr. Willy.

"But could we market fish to the Chinese market, or into South East Asia? What we are thinking about is that we start to control the whole process ... and not only harvest them but market them to other markets."

Mr. Willy is now preparing to lead a trade mission to Taiwan this fall arising from an invitation at the APF Canada roundtable. Dr. Scott Harrison, APF Canada's Program Manager and expert in global Indigenous issues, has been instrumental in arranging the mission, which will include Tlicho First Nation from the North West Territories, Siksika First Nation near Calgary, Musqueam and Haisla First Nations from British Columbia, and the Inuit-owned Nunatsiavut Group of Companies from Nunavut.

"The Taiwan government wanted to do something around food," said Dr. Harrison. "We're aiming to have the mission coincide with the International Food Show in Kaohsiung City in Taiwan October 24 to 27."



Entrepreneur Sean Willy plays a major role in developing a greater export orientation in Indigenous communities.

L'entrepreneur Sean Willy joue un grand rôle pour amener les communautés autochtones à miser davantage sur les exportations.

Des Nedhe Development Ltd.

nous sommes associés sont d'excellents partenaires très progressistes elles vendent leur minerai aux Japonais, aux Chinois, aux Taïwanais et aux Coréens pour faire tourner leurs centrales nucléaires. En tant que Première Nation, nous favorisons ce type de commerce.»

Les recettes de l'uranium ont permis à Des Nedhe de devenir une société polyvalente, active dans l'immobilier et le commerce de détail dans la région de Saskatoon. Sa division industrielle emploie 500 employés, elle possède une compagnie minière, un bras financier et une entreprise de construction qui lui appartient en propre. «Nous n'investissons que dans des valeurs sûres, a précisé M. Willy. On voit aujourd'hui des collectivités autochtones qui créent des sociétés de développement économique reflétant notre philosophie», a-t-il déclaré, avant d'expliquer que pour Des Nedhe, le

développement économique conduit à l'autodétermination et à la survivance de sa culture.

Selon M. Willy, la compagnie veut maintenant appliquer aux autres exportations les leçons apprises dans le commerce international de l'uranium. «Nous avons des pêches commerciales dans le nord de la Saskatchewan et nous nous sommes demandé pourquoi ne pas mettre en marché notre poisson et exercer notre souveraineté alimentaire. Pour que cette activité soit durable, il faut éviter la surpêche, a-t-il ajouté. À l'intérieur du pays, nous devons tous passer par l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce situé à Winnipeg, qui commercialise le poisson jusqu'à Chicago.»

«Mais ne pourrions-nous pas vendre notre poisson sur le marché chinois, ou dans l'Asie du Sud-Est? Nous songeons maintenant à contrôler l'entièreté du processus... à ne pas nous contenter de récolter la ressource, mais aussi la vendre sur d'autres marchés.»

M. Willy se prépare maintenant à conduire une mission commerciale à Taïwan cet automne pour donner suite à une invitation reçue à la table ronde de FAP Canada. Le Dr Scott Harrison, gestionnaire de programmes à la Fondation et spécialiste des questions autochtones mondiales, a aidé à organiser la mission qui va réunir des représentants de la Première Nation Tlicho des Territoires du Nord-Ouest, de la Première Nation Siksika près de Calgary, des Premières Nations Musqueam et Haisla de Colombie-Britannique et du groupe de compagnies Nunatsiavut du Nunavut qui appartient à des Inuits.

«Le gouvernement taïwanais voulait quelque chose touchant l'alimentation, a déclaré le Dr Harrison. Nous voulons que la mission coïncide avec le Salon international de l'alimentation qui se tiendra dans la ville de Kaohsiung à Taïwan du 24 au 27 octobre.»

Entrepreneure en art autochtone

Une autre entrepreneure autochtone de la Saskatchewan qui lorgne vers le marché asiatique, c'est Heather Abbey, fondatrice et PDG d'Indig Inc., un cybermarché qui vend dans toute l'Amérique du Nord des œuvres d'art réalisées par des artisans des Premières Nations. M^{me} Abbey a découvert qu'il y avait une demande pour ce genre d'articles il y a une vingtaine d'années alors qu'elle était encore étudiante à l'Université des Premières Nations du Canada à Regina et elle a commencé à créer des bijoux ornés de perles pour subvenir à ses besoins.

Ce faisant, elle a constaté que bien des artisans comme elle «perdaient beaucoup d'argent à cause des nombreuses contrefaçons. On peut acheter un attrape-rêves fait en Chine pour 6,99 \$ alors qu'un original créé avec amour par un artisan coûte 89,99 \$». Elle a donc décidé de bâtir son propre petit marché. Toutefois, l'entrepreneure en herbe a vite constaté qu'il s'agissait d'une tâche ardue. «Je ne savais même pas ce qu'était l'entrepreneuriat. J'ai profité de nombreuses



Saskatchewan-based Indig Inc. is selling more and more of its artistic products in Asia.

L'entreprise saskatchewanaise Indig Inc. vend de plus en plus de ses produits artistiques en Asie.

Indigenous art entrepreneurs

Another Saskatchewan Indigenous entrepreneur with sights on the Asia market is Heather Abbey, Founder and CEO of Indig Inc., an online marketplace selling artistic works by First Nations artisans across North America. Ms. Abbey saw the need for the business when she was still a student two decades earlier at the First Nations University of Canada in Regina. "I started making beaded goods to get by financially," she said.

Along the way she learned a lot of artisans like her were "getting lost in sea of knock-offs. You could buy a Dreamcatcher made in China for \$6.99 where an original from an artisan made with love and care cost \$89.99. So, I decided to make my own small marketplace," she said, but the budding entrepreneur discovered it was an arduous journey. "I didn't even know what entrepreneurship was. I participated in numerous training opportunities for several years, she said."



SUPPORTING CANADA'S INTERNATIONAL TRADE

f chamberofshipping

@COSBCTweets



www.cosbc.ca



A trade mission of 38 Indigenous artisans to Tokyo was slated for this summer under the leadership of Indig's chief executive Heather Abbey.

Une mission commerciale composée de 38 artisans autochtones et menée par la directrice d'Indig, Heather Abbey, devait partir cet été pour Tokyo.

In 2016, Ms. Abbey received the inaugural National Indigenous Entrepreneur Award. She is also the first Indigenous venture to be accepted into the Canadian Technology Accelerator in Cambridge, USA.

At present, Indig Inc. has 120 artisans selling their works on its online platform. The company has a Chief Cultural Officer who works with Indigenous elders, and also as an advisor to make sure the artisans feel culturally supported. "We recognize the individual challenges that artisans face," said Ms. Abbey.

"We teach them how to photograph their work, write their bios, and how to create some good backend tools like videos and PDFs. By signing on with us, we actively market them," she said. "Our artisans span North America right now – from Santa Fe, from New York, from Oregon, and across Canada from coast to coast, two from Yukon, and other areas from northern Canada.

Trade mission to Japan

This summer Ms. Abbey was leading a trade mission of 38 artisans to Tokyo in late July. "We have sold globally but we are currently controlling our growth," she said. "There seems to be maximum price point of \$2,500 for our items sold in North America. But we noticed that the really beautiful and rare collectors' items that are a higher price, and where there's a certificate of authenticity – those go to collectors and connoisseurs of fine art," she said.

"For example, we had a beautiful, moose-antler carving priced at \$3,200 and they went to China. It's the larger pieces that go to the global collectors," she said. "So, that's why we're taking this trade delegation to other parts of the world – to open up that channel where global collectors will be able to find authentically made Indigenous goods."

occasions de formation depuis quelques années», a-t-elle déclaré.

En 2016, M^{me} Abbey a reçu le Prix national de l'entrepreneur autochtone, décerné pour la première fois. Son entreprise est aussi la première entreprise autochtone à être acceptée dans l'initiative des accélérateurs technologiques canadiens à Cambridge, É.-U.

Aujourd'hui, Indig Inc. a 120 artisans qui vendent leurs œuvres sur sa plateforme en ligne. La compagnie a un agent culturel principal qui travaille avec des aînés autochtones ainsi qu'un conseiller pour que les artisans se sentent culturellement appuyés. «Nous sommes conscients des difficultés auxquelles font face les artisans», a souligné M^{me} Abbey.

«Nous leur montrons comment photographier leurs œuvres, rédiger leur biographie et créer de bons outils comme des vidéos et des PDF. Nous nous occupons activement du marketing de ceux qui signent avec nous, a-t-elle ajouté. Nos artisans couvrent maintenant toute l'Amérique du Nord, depuis Santa Fe, depuis New York, depuis l'Oregon et dans tout le Canada, d'un océan à l'autre, nous en avons deux au Yukon et ailleurs dans le nord du Canada.»

Mission commerciale au Japon

À la fin de juillet cet été, M^{me} Abbey dirigeait une mission commerciale de 38 artisans à Tokyo. «Nous vendons déjà à l'échelle mondiale, mais nous contrôlons actuellement notre croissance, a-t-elle indiqué. Il semble y avoir un seuil de prix maximal de 2 500 \$ pour les articles que nous vendons en Amérique du Nord. Nous avons toutefois remarqué que les articles de collection vraiment beaux et rares peuvent atteindre un prix plus élevé, surtout s'ils sont accompagnés d'un certificat d'authenticité – les collectionneurs et les connaisseurs d'objets d'art se les arrachent».

«Par exemple, nous avons vendu en Chine une magnifique sculpture de bois d'original évaluée à 3 200 \$. Ce sont les gros articles qui vont à des collectionneurs internationaux, a-t-elle

indiqué. C'est pourquoi nous conduisons cette délégation commerciale dans d'autres régions du monde pour ouvrir une filière où les collectionneurs internationaux pourront se procurer des articles autochtones authentiques.»

Le délégué commercial du Canada a aidé à préparer l'itinéraire, mais les artisans ont payé eux-mêmes leurs dépenses de voyage et d'hébergement, selon M^{me} Abbey. «Nous préparons également un film documentaire et un gala culturel à Tokyo qui s'ouvrira par des mots de bienvenue de nos aînés et sera rehaussé par nos danses de pow-wow et nos joueurs de tambour. Chacun de nos vendeurs aura une table pour montrer quelques-unes de ses créations», a-t-elle déclaré.

Le voyage permettra aussi aux artisans des Premières Nations d'Amérique du Nord de rencontrer les Aïnou, un peuple indigène du Japon. «Nous connaissons leur existence depuis le début, ils viennent tout juste d'être reconnus comme tribu au Japon», a signalé M^{me} Abbey. «Nous avons quelques visites dans des restaurants aïnou et aussi dans une organisation aïnoue et nous espérons pouvoir visiter l'un de leurs petits musées. Nos artisans aimeraient rencontrer leurs artisans. Nous espérons promouvoir les échanges culturels.»

Une grande visibilité à l'aéroport international de Vancouver

Une autre forme d'échange culturel transforme aussi l'expérience des voyageurs qui arrivent à l'aéroport international de Vancouver (YVR). «Nous possédons l'une des plus

While the Canadian Trade Commissioner serviced is helping with the itinerary, Ms. Abbey said the artisans were raising their own money for travel and accommodation. "We are also making a documentary film and are doing a cultural gala in Tokyo that will highlight our pow-wow dancing, our drummers, with greeting words from our elders, and each of our vendors will have a table to display a few of their goods," she said.

The trip will also open up an opportunity for First Nations artisans from North America to meet with the Ainu, an Indigenous people in Japan. "We have been aware of them from the beginning, and that they've just been recognized as a Tribe there," said Ms. Abbey. "We do have a few leads on Ainu restaurants and also one Ainu organization, and hopefully we can reach out to tour one of their smaller galleries. Our artisans would like to meet with their artisans. We hope we can facilitate some kind of cultural exchange."

Wide visibility at Vancouver International Airport

Another form of cultural exchange is also transforming the experience of travellers arriving at Vancouver International Airport (YVR). "We have one on the world's largest Indigenous art collections here at the airport," said Mary Point, Manager, Indigenous Relations for the Vancouver Airport Authority. The

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

maplesat

works, which are located throughout the airport and in its Musqueam Welcome Centre help in “creating a sense of place, and letting people know where they are,” said Ms. Point.

That place, in fact, is the Musqueam First Nation’s land on Sea Island in the Fraser River Estuary south of Vancouver, where in 1932, the construction of YVR displaced five Musqueam villages and a First Nation’s Reserve that had called the area home since the time of colonization. More than 80 years later, “Musqueam and YVR came together quite seriously in 2015 to develop a strategy for the People of land,” said Ms. Point.

In June 2017, the Vancouver Airport Authority and the Musqueam First Nation signed a long-awaited Sustainability and Friendship Agreement, which acknowledged that the airport sits on Musqueam land. Through the Agreement the Airport Authority supports Musqueam as it moves toward self governance, and Musqueam First Nation supports the future development and ongoing business of the airport. “The relationship is important because it addresses all the things that are important to both organizations,” said Ms. Point.

“YVR needs employees here on Sea Island so we’ve designed a path for education to employment, opportunities for training apprenticeships, contracting, and a say in future developments. Musqueam also receives an annual profit share of 1 per cent of YVR’s gross revenue which goes to Musqueam and to scholarships,” she said.

“On the environmental side, we fish and gather along the shores of the river – that hasn’t changed – and YVR has been very considerate in terms of planning and activities that may impact on the salmon and the general habitat.”

She also explained how Musqueam Fisheries has contracted with the Airport to help revitalize the habitat along the shores of Sea Island. “The Musqueam Fisheries crew has been removing invasive species and planting indigenous plants that deter the rebounding of alien seeds that wash up on the shore along the river,” she said.

“Because we used to live here, there is archaeological evidence in the ground, so we’ve worked with an archaeological team extensively from the beginning. Musqueam ‘since the beginning of time’ has been a hub city of its own, and had been welcoming trade and doing business – quite sophisticated



Vancouver International Airport has one of the world’s largest Indigenous collections. They are on display throughout the airport and in its Musqueam Welcome Centre.

L’aéroport international de Vancouver a l’une des plus grandes collections d’art autochtone au monde. Les œuvres sont exposées dans tout l’aéroport et dans le Centre d’accueil Musqueam.

Vancouver International Airport

importantes collections d’art autochtone au monde à l’aéroport», a déclaré Mary Point, gestionnaire des relations avec les autochtones à l’Administration aéroportuaire de Vancouver. Les œuvres, qui sont exposées un peu partout dans l’aéroport ainsi que dans le Centre d’accueil Musqueam aident à «créer un sentiment d’appartenance et à faire prendre conscience aux gens du lieu où ils se trouvent», a-t-elle ajouté.

Ce lieu se trouve effectivement sur les terres de la Première Nation Musqueam sur l’île Sea dans l’estuaire du fleuve Fraser au sud de Vancouver où, en 1932, la construction d’YVR a entraîné le déplacement de cinq villages Musqueam et d’une réserve des Premières Nations établis là depuis l’époque de la colonisation. Plus de 80 ans plus tard, «Musqueam et YVR se sont assis ensemble en 2015 pour élaborer une stratégie pour le Peuple de la terre», a déclaré M^{me} Point.

En juin 2017, l’Administration aéroportuaire de Vancouver et la Première Nation Musqueam ont signé un accord sur la durabilité et l’amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam qui reconnaissait que l’aéroport se trouve sur un territoire Musqueam. L’entente prévoit que l’Administration aéroportuaire soutiendra les démarches de la Première Nation Musqueam pour parvenir à l’autodétermination et que la Première Nation Musqueam appuiera le développement et les affaires courantes de l’aéroport. «La relation est importante parce qu’elle aborde tous les aspects importants pour les deux organisations», a indiqué Mme Point.

«YVR a besoin d’employés ici sur l’île Sea, de sorte que nous avons préparé un cheminement pour une formation axée sur l’emploi, créé des occasions d’apprentissage, prévu l’attribution de contrats et fait en sorte que la Première Nation ait son mot à dire dans le développement. Celle-ci touche également chaque année une part de 1 % des recettes brutes d’YVR dont une partie est distribuée en bourses d’études, a-t-elle déclaré. Sur le plan environnemental, nous faisons de la pêche et de la collecte sur les rives du fleuve – cela n’a pas changé – et YVR tient compte de notre opinion dans la planification et les activités qui peuvent avoir un impact sur le saumon et l’habitat en général.»

M^{me} Point a aussi expliqué comment les Pêches Musqueam ont signé un contrat avec l’aéroport pour aider à revitaliser l’habitat sur les côtes de l’île Sea. «L’équipe des Pêches Musqueam élimine les espèces envahissantes et plante des végétaux indigènes susceptibles d’empêcher la germination des graines étrangères qui s’échouent sur les rives du fleuve», a-t-elle précisé.

«Comme nous vivons ici depuis toujours, le sol renferme des indices archéologiques, et nous collaborons intensivement depuis le début avec une équipe d'archéologues. Musqueam est depuis le commencement des temps une véritable ville-carrefour, un lieu de commerce et d'affaires – des affaires très sophistiquées – selon tous nos journaux et nos dossiers, a expliqué M^{me} Point. Il y a 142 artistes à Musqueam qui figurent sur une liste que je possède pour les douzaines de boutiques de souvenirs et de boutiques hors taxes, et il ne manque pas d'occasions pour les artistes d'intégrer cette chaîne d'approvisionnement. Nous allons commencer à voir de plus en plus de choses dans les boutiques de souvenirs aussi.» 

business – according to all our journals and records,” said Ms. Point. “There are 142 artists at Musqueam that I have on a list for the dozens of gift shops and duty-free shops, and there are opportunities for artists to get into that supply chain. You will start to see more and more of that in the gift shops as well.” 

International Trade changing the meaning of Nation-to-Nation

Le commerce international est en train de changer le sens de «nation à nation»

Colin Laughlan

Le grand chef Edward John, chef héréditaire de la nation Tl'azt'en dans le nord de la Colombie-Britannique, a participé à l'élaboration de la Déclaration sur les droits des peuples autochtones que l'Assemblée générale des Nations Unies a adoptée en 2007 et c'est depuis des années l'une des grandes voix de l'affirmation de la souveraineté des Premières Nations. «Ce qui arrive au Canada aujourd'hui, d'expliquer M. John, est issu de la Déclaration et de l'article 35 de la Constitution canadienne qui garantit les droits des Autochtones et les droits issus des traités, et tout particulièrement les revendications territoriales qui visent à permettre aux peuples autochtones d'obtenir un contrôle économique plus étroit sur les ressources naturelles.»

«Ce que nous faisons aujourd'hui, c'est “endommager constructivement” le *statu quo* en réorganisant la source de la richesse, à savoir les ressources, les minéraux, les forêts et d'autres éléments comme le tourisme», a déclaré M. John au *Maritime Magazine*.

Un message récurrent dans toutes les entreprises des Premières Nations, c'est l'importance qu'elles attachent à l'intégration de leurs ressources économiques avec la préservation de leur culture. Selon M. John, c'est un élément clé de leurs relations avec la Chine.

«Le peuple chinois a une compréhension très approfondie et très fine de la culture», a indiqué M. John. «Il a derrière lui des milliers d'années de culture et de traditions, et il nous comprend quand nous sortons nos tambours, nos tenues de cérémonie et nos chants. Les Chinois comprennent que nous occupons ce territoire depuis des milliers d'années. Et

Having participated in the development of the Declaration of Rights of Indigenous Peoples adopted by the United Nations General Assembly in 2007, Grand Chief Edward John, Hereditary Chief of the Tl'azt'en Nation in northern British Columbia, has been a leading voice for First Nations' sovereignty rights for many years. “What is happening in Canada now,” explained Mr. John, “is based on the Declaration and on Section 35 of Canada's constitution” which affirms Aboriginal rights and treaty rights, and specifically land claims enabling Indigenous Peoples to gain greater economic control over natural resources.

“What we're doing now is ‘constructive damage’ to the status quo by re-arranging the source of wealth, and that means resources, minerals, forests, and other things like tourism,” Mr. John told *Maritime Magazine*. One recurring message throughout all First Nations businesses is the importance they place on integrating their economic resources and cultural preservation. Mr. John said this is a key part of relationship building in China.

“Chinese people understand culture in a very deep and significant way,” said Mr. John. “They've had thousands of years of their cultures, their traditions, so when we bring out our drums, our regalia, we sing our songs, they understand that. They understand we have been on this land for thousands of years. And now they also understand that we have constitutionally entrenched rights to our lands, territories, and resources, and we

have governments that make decisions on behalf of our Peoples.”

However, Mr. John added that it is also important for First Nations to establish relationships directly with Indigenous groups in the Asia Pacific region. “In China they won’t admit there are Indigenous Peoples there – and some of the South East Asian countries are in a similar situation,” he said. “Always, our first priority as Indigenous People is understanding the importance of any development on our lands and territories, and the cumulative impact of that. So first we take care to protect the resources, and second, that we can use the resources to take care of our people.”

As the law around First Nations rights and titles continues to evolve in Canada, a significant development is taking place in the area of international trade. Dr. Brent Mainprize, Faculty Champion, Business National Consortium for Indigenous Economic Development at the University of Victoria in British Columbia, pointed to a shift in the nature of international trade as a result of Indigenous rights taking hold in Canada. “For enterprising nations like China, for example, some of them are becoming very astute at determining that the real resource rulers in Canada aren’t the premiers, the prime minister, the ministers of natural resources – they’re actually the Indigenous leaders who are getting more and more rightful control over their resources,” he said. “So, they are going directly to the First Nations to do a resource deal.”

With this development, Dr. Mainprize sees the concept of nation to nation relationships expanding in meaning within the area of First Nations law in Canada. “Nation to nation is often used in Canada to mean the Government of Canada dealing directly with an Indigenous Nation in Canada,” he said. “However, the other thing to consider is what ‘nation to nation’ would look like if the nation of China wants to deal directly with, for example, the Nisga’a Nation.” **M**



Grand Chief Edward John a leading voice for First Nations’ sovereignty rights.

Le Grand Chef Edward John, un grand défenseur des droits des Premières Nations.

maintenant, ils comprennent aussi que nous avons des droits enchâssés dans la Constitution sur nos terres, nos territoires et nos ressources, et que nous avons des gouvernements qui prennent des décisions au nom de nos peuples.»

Selon M. John, il est aussi important pour les Premières Nations d’établir des rapports directs avec les groupes autochtones de la région de l’Asie-Pacifique. «En Chine, ils n’admettront pas qu’il y a des peuples autochtones chez eux – et c’est aussi le cas dans certains pays du Sud-est asiatique, a-t-il déclaré. Notre priorité en tant que peuple autochtone est de toujours bien saisir les conséquences du développement sur nos terres et nos territoires, de même que l’impact

cumulatif de ces actions. Ainsi, nous veillons d’abord à protéger les ressources et nous nous assurons d’utiliser celles-ci pour le bien de notre peuple.»

Alors que le droit régissant les droits et titres des Premières Nations continue d’évoluer au Canada, on note un glissement majeur dans le domaine du commerce international. Le Dr Brent Mainprize, du consortium national d’affaires pour le développement économique autochtone à l’Université de Victoria en Colombie-Britannique, a mis en évidence une évolution de la nature du commerce international à cause des droits autochtones au Canada. «Les entreprises des nations entrepreneuriales comme

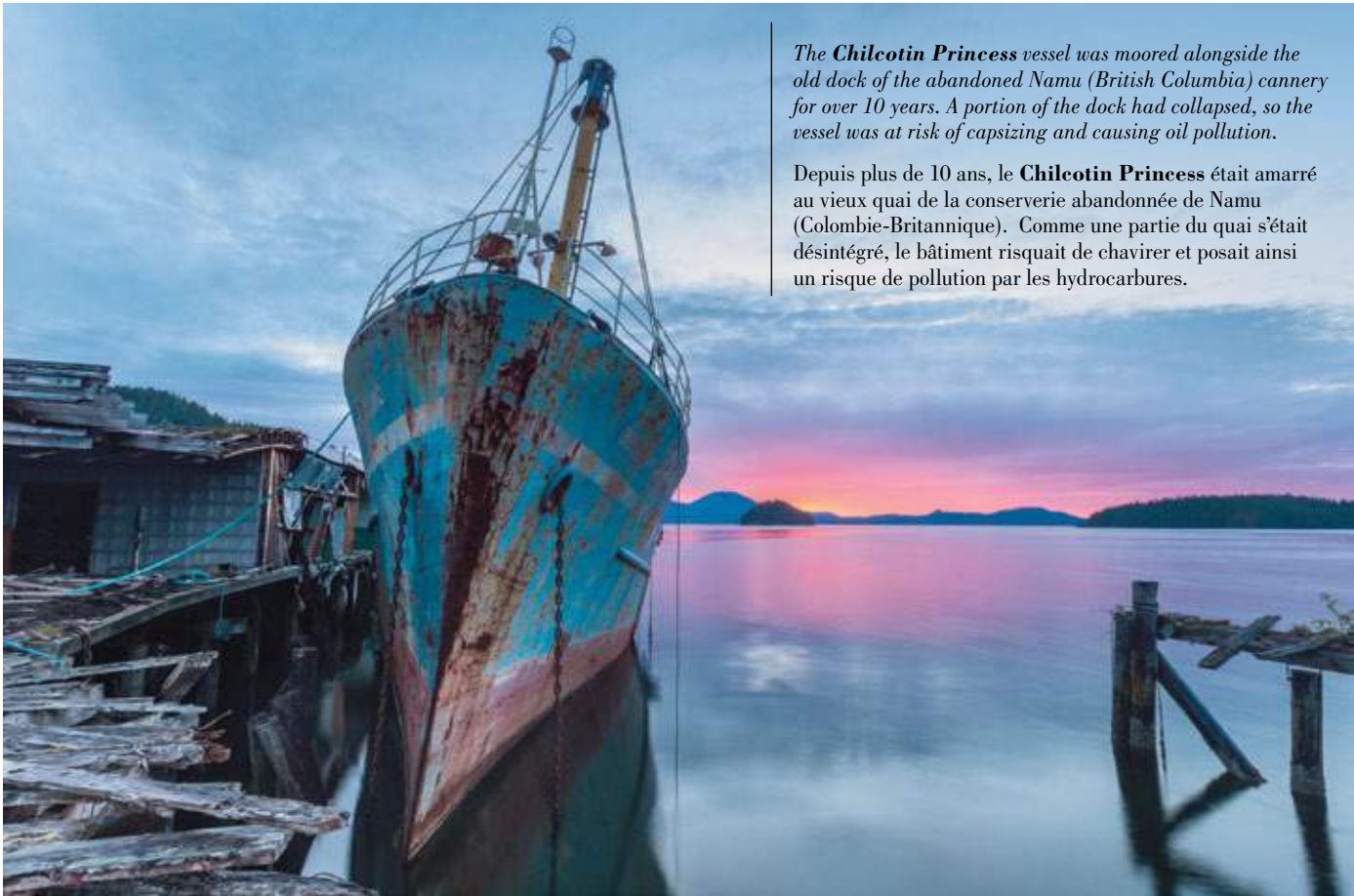
la Chine deviennent de plus en plus astucieuses et voient que les maîtres véritables des ressources au Canada ne sont ni les premiers ministres provinciaux, ni le premier ministre du Canada, ni les ministres des Ressources naturelles, mais plutôt les chefs autochtones qui exercent un contrôle légitime de plus en plus serré sur leurs ressources. Elles s’adressent donc directement aux Premières Nations pour les transactions touchant les ressources.»

Compte tenu de cette situation, le Dr Mainprize considère que la notion de relation de nation à nation prend un sens plus large en droit des Premières Nations au Canada. «Au Canada, l’expression “de nation à nation” désigne souvent une relation directe du gouvernement du Canada avec une nation autochtone canadienne. Il faut toutefois se demander quel sens prendrait l’expression si la nation chinoise voulait traiter directement avec, par exemple, la nation Nisga’a.» **M**



Left to right, Arthur Mercer, one of many Nisga’a Hereditary Chiefs, is President and CEO of Tseax Development Group and Dr. Brent Mainprize together are encouraging First Nations to develop international trade.

De gauche à droite, Arthur Mercer, un des nombreux chefs héréditaires Nisga’a est aussi président et chef de la direction de Tseax Development Group, et le Dr Brent Mainprize, qui encouragent tous deux les Premières Nations à développer le commerce international.



*The **Chilcotin Princess** vessel was moored alongside the old dock of the abandoned Namu (British Columbia) cannery for over 10 years. A portion of the dock had collapsed, so the vessel was at risk of capsizing and causing oil pollution.*

Depuis plus de 10 ans, le **Chilcotin Princess** était amarré au vieux quai de la conserverie abandonnée de Namu (Colombie-Britannique). Comme une partie du quai s'était désintégré, le bâtiment risquait de chavirer et posait ainsi un risque de pollution par les hydrocarbures.

Chris Harris

Ship-Source Oil Pollution Fund Highlights of 30th anniversary conference

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires Fait saillants de la conférence du 30^e anniversaire

Anne Legars*

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a célébré 30 ans d'existence le 28 mai. Cet événement à Ottawa a réuni un nombre record de participants, venus de toutes les régions du pays et de l'étranger, qui ont assisté en personne ou via le Web – ce qui témoigne du vaste réseau d'intervenants et d'experts locaux, nationaux et internationaux de la Caisse.

En indemnisant les victimes de pollution par les hydrocarbures causée par les navires de manière rapide, efficace et adéquate, tout en respectant le principe du pollueur-payeur, la Caisse a apporté des avantages considérables aux Canadiens et Canadiennes au fil des ans, et elle va continuer de le faire. La Caisse indemnise quotidiennement les victimes des petits et moyens incidents qui se produisent régulièrement dans les eaux canadiennes. Des 413 demandes d'indemnisation que la Caisse a reçues:

The Ship-source Oil Pollution Fund (the Fund) celebrated its 30th anniversary on May 28. This event in Ottawa brought together a record number of participants, from all regions of the country and abroad, who attended in person or via the Web - a testament to the Fund's extensive network of local, national and international stakeholders and experts.

By compensating victims of ship-source oil pollution in a timely, effective and appropriate manner, while respecting the polluter-pays principle, the Fund has brought significant benefits to Canadians over the years, and will continue to do so. The Fund provides daily compensation to victims of small and medium incidents that regularly occur in Canadian waters. Of the 413 claims received by the Fund:



The largest amount was paid for the Chaulk Determination incident in Trois-Rivières (\$4.3 million).

Le montant le plus élevé a été payé pour l'incident du Chaulk Determination à Trois-Rivières (4,3 M\$).

- Three-quarters of these incidents were caused by fishing vessels, wrecks and abandoned vessels, and spills of unknown origin.
- The largest amount was paid for the *Chaulk Determination* incident in Trois-Rivières (\$4.3 million), followed by the *Marathassa* incident in Vancouver (\$2.4 million) and the *Pender Lady* incident in the Haida Gwaii Archipelago (\$1.7 million).
- 60% of claims did not exceed \$35,000.
- The largest number of claims were submitted by the Canadian Coast Guard.
- Half of the claims came from British Columbia, one-quarter from Quebec, and the rest mainly from Nova Scotia, Newfoundland and Labrador and Ontario.

The Fund would be able to compensate Canadian victims in the event of a disaster. The Fund benefits from its accumulated surplus capital and access to the Treasury, and has made efforts over the years to develop processes and an international network of expertise that would come into play in the event of a spill, with the support of the International Funds if the spill is caused by an oil tanker.

José Maura, Administrator of the International Oil Pollution Compensation Funds, recalled his organization's strong partnership with Canada, which is a major contributor. He also explained that in the event of a spill caused by an oil tanker in Canadian waters, a system of collaboration would be established between the Fund, the International Funds and the International Group of Protection and Indemnification Clubs to facilitate compensation of claimants.

Representatives of small and indigenous communities expressed concerns about ship-source oil spills. They stressed the need to examine compensation from their point of view and to facilitate access to justice for victims of oil pollution.

In the case of *Farley Mowat*, the mayor of the city of Shelburne spoke of the burden that small coastal communities must bear to gain access to justice. Once the city was compensated, the Administrator became subrogated to the city's rights and brought an action against the responsible party.

In his closing remarks at the Fund's 30th anniversary conference, Marc Garneau, Minister of Transport of

- les trois quarts ont fait suite à des incidents causés par des navires de pêche, des épaves et des navires abandonnés, et des déversements d'origine inconnue;
- le montant le plus élevé a été payé pour l'incident du **Chaulk Determination** à Trois-Rivières (4,3 M\$), suivi de l'incident du **Marathassa** à Vancouver (2,4 M\$) et de l'incident du **Pender Lady** dans l'archipel Haida Gwaii (1,7 M\$);
- 60 % des demandes d'indemnisation ne dépassaient pas 35 000 \$;
- le plus grand nombre de demandes d'indemnisation a été présenté par la Garde côtière canadienne;
- la moitié des demandes d'indemnisation sont venues de la Colombie-Britannique, le quart du Québec, et le reste essentiellement de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve-et-Labrador et de l'Ontario.

La Caisse serait en mesure d'indemniser les victimes canadiennes en cas de catastrophe. La Caisse bénéficie en effet de son excédent de capital accumulé et de l'accès au Trésor, et elle a déployé des efforts au cours des années pour développer des processus et un réseau d'expertise internationale qui entreraient en jeu en cas de déversement, avec le soutien des Fonds internationaux si le déversement est causé par un pétrolier.

José Maura, administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, a souligné le solide partenariat de son organisation avec le Canada, qui est un important contributeur. Il a aussi expliqué qu'en cas de déversement causé par un pétrolier dans les eaux canadiennes, un système de collaboration serait créé entre la Caisse, les fonds internationaux et le groupe international des clubs de protection et d'indemnisation, afin de faciliter l'indemnisation des demandeurs.

Des représentants des petites communautés et des communautés autochtones ont exprimé leurs préoccupations concernant les déversements d'hydrocarbures provenant de navires. Ils ont souligné le besoin d'examiner l'indemnisation de leur point de vue et de faciliter l'accès à la justice pour les victimes de pollution par les hydrocarbures.

Dans le cas du *Farley Mowat*, la mairesse de la ville de Shelburne a parlé du fardeau que doivent porter les petites communautés côtières pour obtenir accès à la justice. Une fois que la ville a été indemnisée, l'administratrice est devenue subrogée dans les droits de la ville et a intenté une action contre la partie responsable.



*From left to right:
Honorable Marc Garneau,
Transport Minister of Canada;
Mark A. M. Gauthier,
Deputy administrator of the Fund;
and Anne Legars,
Administrator of the Fund.*

*De gauche à droite:
l'honorable Marc Garneau,
ministre des Transports du Canada;
Mark A. M. Gauthier,
administrateur adjoint de la Caisse;
et Anne Legars,
administratrice de la Caisse.*

Dans son allocution de clôture de la conférence du 30^e anniversaire de la Caisse, Marc Garneau, ministre des Transports du Canada, a déclaré: «Les activités de la Caisse ne sont peut-être pas bien connues en dehors du secteur maritime, mais ses avantages – la protection de nos océans – ont des incidences mondiales.»

Tout au long de l'année de célébration, la priorité de la Caisse sera de mieux se faire connaître, et ce, pour en faire bénéficier les Canadiennes et Canadiens.

Cette conférence anniversaire n'en était que le début! Elle a offert à la Caisse une occasion idéale pour échanger davantage avec ses nombreux intervenants, dans le but de continuer à promouvoir l'accès à la justice, tout en respectant les intérêts des propriétaires de navires.

*Anne Legars est administratrice de la Caisse.

Canada, said: "The Fund's activities may not be well known outside the marine sector, but its benefits - the protection of our oceans - have global implications. » Throughout the year of celebration, the Fund's priority will be to make itself better known, for the benefit of Canadians.

This anniversary conference was only the beginning! It provided the Fund with an ideal opportunity to engage more with its many stakeholders in order to continue to promote access to justice, while respecting the interests of shipowners.

*Anne Legars is Administrator of the Fund.

LE BUREAU D'INFORMATION MARITIME: La réponse à vos questions!

Qui est responsable en cas de déversement maritime d'hydrocarbures?

Le transport maritime est-il sécuritaire: pour les personnes et les marchandises, et pour l'environnement?

Que font les armateurs pour contribuer à la sauvegarde des mammifères marins?

st-laurent.org/bim

THE MARITIME INFORMATION BUREAU: The answer to your questions

Who is responsible in case of an oil spill?

Is maritime transportation safe: for people and goods, and the environment?

What shipoperators do to contribute to the protection of marine mammals?

st-laurent.org/bim/en



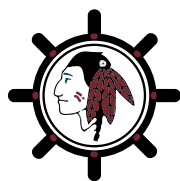
Toute l'information factuelle sur l'industrie maritime
All factual information about the marine industry





Delivering More

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



RAND
LOGISTICS, INC.

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

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

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

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

www.randlogisticsinc.com



LOWER LAKES TOWING
Canadian Operations
100% Certified

JOURNAL

Les ports de Montréal et Anvers renouvellent leur entente de coopération

Port authorities of Montreal and Antwerp renew cooperation agreement

Les administrations portuaires de Montréal et d'Anvers ont renouvelé leur entente de coopération. L'annonce officielle a été faite au cours de la réception annuelle des clients de l'APM, qui se déroulait au Grand Quai du Port de Montréal.

Le Port de Montréal et le Port d'Anvers entretiennent un partenariat privilégié depuis maintenant six ans. En effet, la première entente de coopération

avait été signée en 2103 pour 3 ans, et a été renouvelée en 2016.

Compte tenu des nombreux projets menés conjointement par les deux ports dans de nombreux domaines, les deux administrations ont décidé de prolonger la durée de la nouvelle entente pour 10 ans. Celle-ci repose sur quatre axes de coopération; gouvernance inter-portuaire; échanges commerciaux; innovation; développement

The port authorities of Montreal and Antwerp announced that they have renewed their cooperation agreement. The official announcement was made at the MPA's annual reception for clients held at the Port of Montreal's Grand Quay.

The Port of Montreal and the Port of Antwerp have been in a close part-

nership for six years now. In fact, the first cooperation agreement was signed in 2013 for three years and was renewed in 2016.

In light of the many projects jointly conducted by both ports in several fields, the two authorities decided to extend the new agreement for another 10 years. This builds on four



The Port of Antwerp is the leading maritime trading partner of the Port of Montreal.

Le Port d'Anvers est le principal partenaire du Port de Montréal pour le commerce maritime.

durable et transition énergétique.

«Nos deux ports partagent la même vision, les mêmes priorités et les mêmes intérêts. Il s'agit d'une collaboration naturelle qui sera assurément bénéfique et fructueuse de part et d'autre de l'Atlantique», a déclaré Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal.

«Cet engagement à long terme montre à quel point le port d'Anvers accorde une

grande importance à sa coopération avec le Port de Montréal», a pour sa part déclaré Jacques Vandermeiren, PDG du Port d'Anvers.

Porte d'entrée de choix pour les marchés européens et important port de transbordement, le Port d'Anvers est le plus grand partenaire du Port de Montréal. Au total, 15 % des tonnages conteneurisés au Port de Montréal ont pour origine ou destination le Port d'Anvers.



areas of cooperation: inter-port governance, trade, innovation, sustainable development and energy transition.

«Our two ports share the same vision, the same priorities and the same interests. It's a natural partnership that will definitely be beneficial and rewarding on both sides of the Atlantic», said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

«This long-term commitment shows how much the

Port of Antwerp values its cooperation with the Port of Montreal», said Jacques Vandermeiren, CEO of the Port of Antwerp.

As the gateway of choice for European markets and a major transshipment port, the Port of Antwerp is the Port of Montreal's largest trading partner. In total, 15% of containerized tonnages at the Port of Montreal come from or go to the Port of Antwerp. 

Logistec et Waterson unissent leurs forces pour soutenir ProvPort

La société montréalaise Logistec Corporation a annoncé avoir conclu une entente opérationnelle avec Waterson Terminal Services pour assurer des services maritimes et de manutention de marchandises au Port de Providence, ProvPort, l'installation première en eau profonde de la Nouvelle-Angleterre. Cette entente rassemble deux chefs de file du secteur maritime spécialisés dans la manutention de marchandises variées, notamment de la marchandise en vrac, de l'acier, du bois d'œuvre, des marchandises générales et des composantes d'éoliennes.

«Nous sommes heureux de collaborer avec Waterson Terminal Services à ProvPort», explique Rodney Corrigan, président de Logistec Arrimage inc. «Nous partageons la même vision et les mêmes valeurs. Tout comme Waterson Terminal Services, Logistec est reconnue pour trouver les meilleures solutions en étroite collaboration avec ses clients et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement.»

Logistec et Waterson Terminal Services sont tous deux

des membres certifiés du programme environnemental de l'Alliance verte, une importante initiative volontaire visant à surpasser les exigences réglementaires du secteur maritime.

«En tant qu'exploitant portuaire et gestionnaire exclusif de ProvPort depuis 2007, Waterson Terminal Services a établi d'excellentes relations de travail avec ses clients. Grâce à cette entente, nous tirerons profit de l'emplacement stratégique des ports et du vaste réseau de Logistec pour permettre à nos locataires et à nos clients d'accéder aux marchés intérieurs et internationaux», indique Chris Waterson, directeur général de Waterson Terminal Services.

Cette entente permettra à Logistec d'étendre ses activités d'exploitation à 63 terminaux répartis dans 37 ports du Canada, la côte est des États-Unis et de la côte américaine du golfe du Mexique. Depuis plus de 65 ans, l'entreprise offre des services maritimes d'excellence et dessert ses clients dans les ports des États voisins du Rhode Island depuis plus de 35 ans.

Logistec and Waterson join forces to support ProvPort

Montreal-based Logistec Corporation announced it has entered into a cargo-handling operational agreement with Waterson Terminal Services at the Port of Providence ProvPort, New England's premiere deepwater facility located on Rhode Island, to provide marine services. The agreement brings together two marine industry leaders specializing in handling varied cargo, including bulk commodities, steel, lumber, general cargo and wind energy components.

«We are very pleased to be collaborating with Waterson Terminal Services at ProvPort», explained Rodney Corrigan, President of Logistec Stevedoring Inc. «Our vision and values are well aligned. Like Waterson Terminal Services, Logistec is known for working closely with its customers and supply chain partners to find the best solutions.»

Logistec and Waterson Terminal Services are also both certified members

of the Green Marine Environmental Program, an important voluntary initiative to surpass regulatory requirements in the maritime industry.

Chris Waterson, General Manager of Waterson Terminal Services, stated, «As the exclusive port operator and manager of ProvPort since 2007, Waterson Terminal Services has established excellent working relationships with our customers. With this agreement, we will be able to leverage the ports' strategic location and Logistec's vast network to access international and domestic options for our tenants and customers.

This agreement brings Logistec's expanding operations to 63 terminals in 37 ports across Canada, the U.S. East and U.S. Gulf Coasts. Logistec boasts over 65 years of service excellence in the marine industry and more than 35 years serving customers at ports in states neighboring Rhode Island.



Logistec

ProvPort is New England's première deepwater facility located in Rhode Island.

ProvPort au Rhode Island est la première installation en eau profonde de la Nouvelle-Angleterre.

L'approche unique axée sur le client de Logistec et de Waterson Terminal Services dans l'exploitation de terminaux se traduira par

des options commerciales rentables qui permettront à leurs clients, nouveaux et existants, d'accéder à de nouveaux marchés. **M**

Logistec and Waterson Terminal Services' unique customer-first approach to terminal operations will translate into cost-effective

trade options for new and existing customers, enabling them to reach new markets. **M**

CP et Yang Ming signent une entente de trois ans

Le Canadien Pacifique et Yang Ming Marine Transport de Taïwan ont annoncé la signature d'une entente de trois ans pour relier de façon sécuritaire et efficace les clients de Yang Ming à l'Amérique du Nord en passant par le Port de Vancouver.

«Au nom des 13 000 membres de la grande famille du CP, je souhaite chaleureusement la bienvenue à Yang Ming», a annoncé le président et chef de la direction du CP, Keith Creel. «Nous sommes

fiers d'être choisis par Yang Ming pour son transport ferroviaire au Canada et nous nous réjouissons de la longue et fructueuse relation qui nous attend. Cette entente est un témoignage de confiance envers nos services, la capacité de notre réseau et les possibilités d'expansion de nos terminaux intérieurs, de même qu'une reconnaissance du travail inlassable que nous consacrons à comprendre les besoins de notre clientèle et à concevoir des solutions

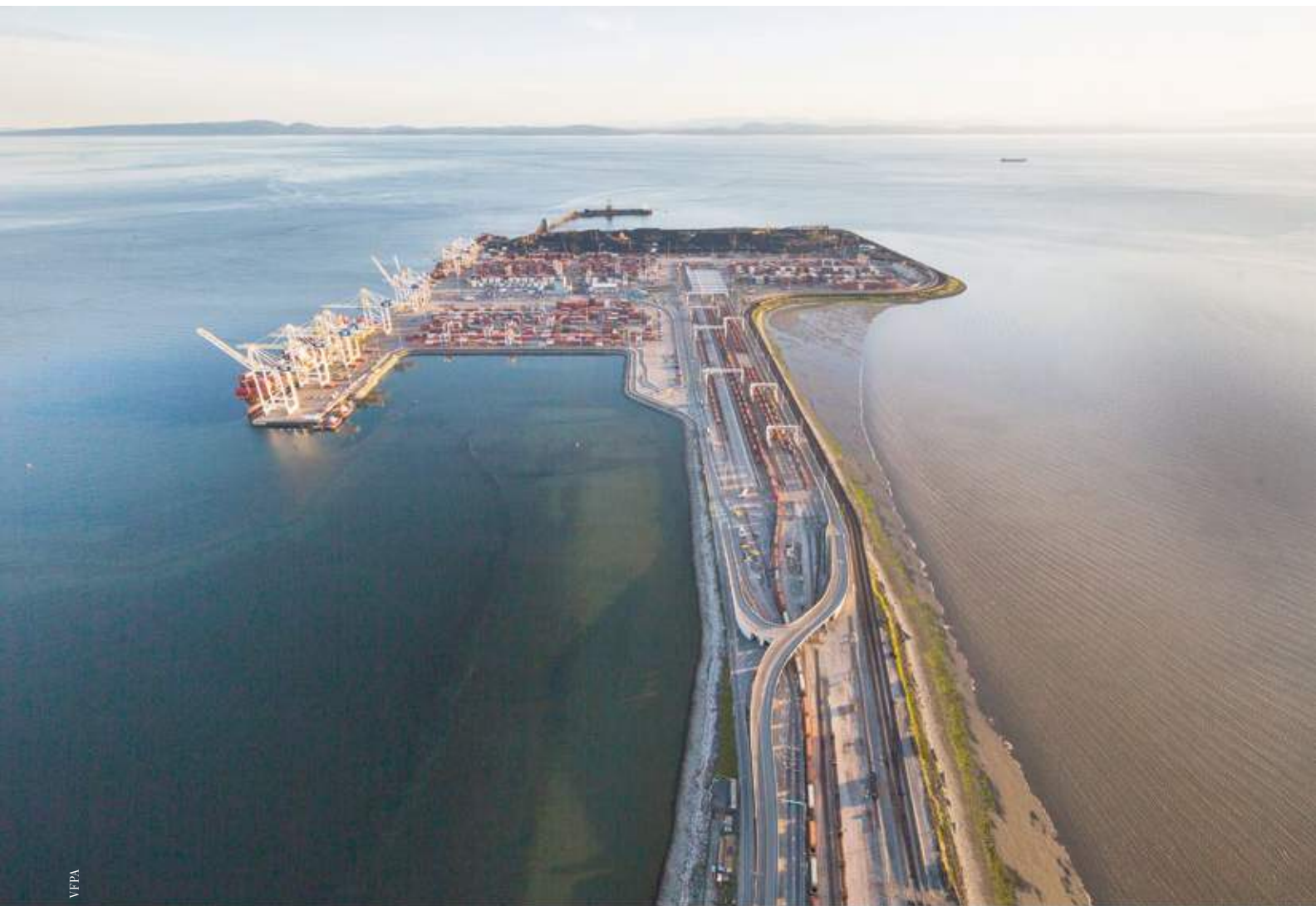
CP and Yang Ming announce three-year agreement

Calgary, Alberta – Canadian Pacific Railway and Taiwan-based Yang Ming Marine Transport have announced a three-year agreement to safely and efficiently connect Yang Ming customers with North America, via the Port of Vancouver.

“On behalf of the 13,000-strong CP family, I would like to offer a warm welcome to Yang Ming,” said CP president and CEO Keith Creel. “We are proud to be

selected as Yang Ming's Canadian rail carrier, and we look forward to a long and successful relationship. This agreement is a testament to our service, to our network capacity and room to grow at our inland terminals and to the tireless work we put in to understand our customers and create win-win solutions for the supply chain and the broader economy.”

Effective January 1, 2020, CP will handle all of



CP will become the biggest rail provider at the CGT Deltaport terminal.

Le CP va devenir le plus gros fournisseur de services ferroviaires au terminal Deltaport CGT.

gagnant-gagnant pour la chaîne d'approvisionnement et l'économie dans son ensemble.»

À partir du 1^{er} janvier 2020, le CP se chargera de tout le fret de Yang Ming à Vancouver. L'entente assure aussi des synergies dans THE Alliance, puisque Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE) et Yang Ming utiliseront désormais en totalité ou en partie le réseau du CP à partir du terminal Deltaport de Global Container Terminal (GCT).

Selon la compagnie, maintenant que le projet d'expansion

des voies ferrées est complété, le CP et ses clients vont profiter d'une production et d'une capacité accrues. Depuis 2016, le CP a constamment augmenté sa part de marché à Deltaport et il deviendra le premier fournisseur de services ferroviaires au terminal. L'équipe intermodale du CP offre la plus courte durée d'immobilisation à quai et le meilleur dossier de ponctualité au Port de Vancouver, ce qui garantit la livraison la plus rapide aux expéditeurs. **M**

Yang Ming's Vancouver traffic. The agreement also provides synergies across THE Alliance, as Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE) and Yang Ming will now be moving, in whole or in part, on CP out of Global Container Terminal's (GCT) Deltaport.

According to the company, with the Deltaport Rail Expansion Project now complete, CP and its customers will continue

to benefit from increased capacity and production. Since 2016, CP has steadily increased its market share at Deltaport and will now become the largest rail provider at the ocean terminal. CP's intermodal franchise has the lowest on-dock dwell and best on-time performance at the Port of Vancouver, ensuring faster end-to-end transits for shippers.

M



Agreement with CargoMetrics will help to optimize Fednav's large dry bulk fleet.

L'entente avec CargoMetrics va aider à optimiser la grande flotte de vraquiers secs de Fednav.

Fednav

Fednav s'associe à CargoMetrics Technologies

Fednav limitée annonce aujourd'hui la signature d'un accord de services de développement avec CargoMetrics Technologies LLC, une entreprise d'innovation maritime.

Aux termes de cet accord, les deux sociétés s'associeront pour mettre au point des systèmes et des outils permettant d'optimiser le rendement de la flotte de vraquiers de Fednav. Les données et les signaux extraits de la structure de performance CargoMetrics serviront à éclairer les décisions d'affrètement, ce qui permettra d'établir la répartition la plus souhaitable de la flotte de Fednav sur les routes maritimes.

Paul Pathy, président et chef de la direction de Fednav limitée, a déclaré: «Nous sommes très heureux de nous associer à CargoMetrics, qui sera un important accélérateur de notre transformation numérique et un acteur clé de nos futurs succès au moyen de l'analyse des données et de l'optimisation de la plateforme.»

Fednav limitée, qui célèbre son 75^e anniversaire cette année, est une société privée et la plus grande entreprise internationale de transport en vrac au Canada.

Sa flotte compte plus de 100 vraquiers qui naviguent dans le monde entier, dont 63 en propriété. De ses bureaux situés sur quatre continents, la société exploite la plus grande flotte de navires de haute mer adaptés aux Grands Lacs, la plus grande flotte du monde de vraquiers de classe glace et trois cargos brise-glaces qui desservent l'Arctique 12 mois par année. En outre, Fednav exploite 11 terminaux maritimes en Amérique du Nord.

CargoMetrics Technologies LLC propose des solutions d'investissement quantitatif et de transport maritime à fort potentiel de transformation, intégrées à une plateforme exclusive qui effectue un suivi de l'ensemble des cargaisons et des navires en mer. Son approche systématique, basée sur de l'information factuelle et tenant compte de l'incertitude, combine de l'information provenant de satellites, de ports, de navires et d'autres sources pour donner un aperçu de l'état mondial de l'offre et de la demande à l'échelle micro et macro. L'équipe de chercheurs, d'ingénieurs et de spécialistes du secteur maritime de l'entreprise est basée à Boston (Massachusetts), aux États-Unis. **M**

Fednav partners with CargoMetrics Technologies

Fednav Limited today announces that it has entered into a Development Services Agreement with CargoMetrics Technologies LLC, a maritime innovation company.

Under this agreement, the two companies will work in collaboration to build systems and tools to optimize Fednav's dry bulk fleet. Drawn from the CargoMetrics performance framework, data and signals used to inform chartering decisions will be generated, thereby providing a desired distribution of the Fednav fleet across sea routes.

Paul Pathy, President and CEO of Fednav Limited, remarked: «We are very excited to be partnering with CargoMetrics, who will be a major accelerator of our digital transformation and key contributor to our future success through data analytics and platform optimization.»

Celebrating its 75th anniversary this year, Fednav Limited is privately owned and Canada's largest international bulk shipping

company. Its fleet is comprised of more than 100 bulk carriers trading worldwide, 63 of these are owned. From offices on four continents, the company operates the largest fleet of Great Lakes-suitable oceangoing vessels, the largest fleet in the world of ice-class bulk carriers, and three ice-breaking cargo ships that service the Arctic twelve months a year. Additionally, the company operates 11 maritime terminals in North America.

CargoMetrics Technologies LLC delivers transformative quantitative investing and maritime shipping solutions, anchored in its proprietary platform that tracks all seaborne cargoes and vessels. Its evidence-based, systematic, and uncertainty-aware approach fuses satellite, port, ship, and other data to produce both micro and macro views of global supply and demand. The Company's team of scientists, engineers, and maritime specialists is based in Boston, MA, USA. **M**

CN maintient un rythme record dans le transport de céréales

CN grain shipments continue at record pace



Tim Stevens

CN is investing heavily in rail capacity to support rising grain exports and other commodity shipments.

Le CN investit énormément dans sa capacité de transport ferroviaire pour répondre à l'augmentation des exportations de grain et d'autres marchandises.

Le CN a annoncé que le volume de céréales de l'Ouest canadien transporté en juin a dépassé 2,3 millions de tonnes métriques (MTM) par rapport à la moyenne triennale de 1,80 MTM et au volume de 1,99 MTM de juin 2018. Le total cumulatif du tonnage transporté pour la campagne agricole 2018-2019 atteint un rythme record à 25,5 MTM, ou un million de tonnes métriques de plus que le record précédent, en dépit de la restriction sur les exportations canadiennes vers la Chine. Les ports de Vancouver et de Prince Rupert acheminent une grande partie de ces exportations.

«Notre détermination à offrir un service exceptionnel pour l'économie canadienne contribue à rétablir la réputation du Canada en tant que fournisseur fiable et stable de la chaîne d'appro-

visionnement, a déclaré Jean-Jacques Ruest, président-directeur général du CN. Nous investissons 210 M\$ dans la capacité ferroviaire à North Vancouver pour soutenir l'expansion des terminaux d'exportation de charbon et de céréales ainsi que pour favoriser la croissance des chaînes d'exportation des ressources naturelles.»

«Nos investissements et notre équipe responsable du transport des céréales ont focalisé nos efforts sur une campagne agricole qui sera exceptionnelle, a affirmé Allen Foster, vice-président Vrac au CN. Nous avons bon espoir que le rythme élevé des envois que nous avons observé en juin se maintiendra jusqu'à la fin de la campagne agricole et que nous pourrions continuer sur cette lancée.» **M**

CN recently announced that western Canadian grain movement in the month of June exceeded 2.3 million metric tonnes (MMT), compared to the three year average of 1.80 MMT and June 2018's result of 1.99 MMT. The cumulative total of tonnage moved for the 2018-19 crop year is on record pace at 25.5 MMT, or one million metric tonnes ahead of the previous record pace, despite the restrictions on Canadian exports to China. The bulk of these exports are shipped via the ports of Vancouver and Prince Rupert.

“Our dedication to providing outstanding service for the Canadian economy contributes to Canada's reputation as a strong and

stable supply chain provider,” said Jean-Jacques Ruest, president and chief executive officer at CN. “We are investing \$210M in rail capacity in North Vancouver to support the expanding coal and grain export terminals and to further encourage the growth of natural resources export supply chains.”

“Our investments and dedicated grain team focused our efforts onto what is going to be a record year,” said Allen Foster, vice president of Bulk at CN. “We are optimistic that the strong pace of shipments we've seen in June takes us through to the end of the crop year and we can build on our record shipment pace.” **M**



From left to right, 1st row: Ms. Geneviève Allard, President, Fondation de l'IMQ and Ms. Mélanie Leblanc, Director, Institut maritime du Québec. From left to right, 2nd row: Mr. Alain Auclair, Deputy Director, CFMU, Ms. Manon Lavoie, General Manager - Marine Construction and Repair - Ocean, Ms. Maryse Paré, Assistant Director - Customer Service - Ocean and Mr. Christian Ouellet, President of AGGIMQ. From left to right, 3rd row: Mr. Mark Harney, Senior Director, Fleet Technical Operations representing Mr. Louis Martel, President and Chief Executive Officer, CSL Group, Mr. Alain Arseneault, President, Central St. Lawrence Pilots Corporation, Mr. Martin Fournier, Director, St. Lawrence Shipowners Association, Mr. Claude Dumais, Executive Vice-President - Operations and Special Projects, Groupe Desgagnés Inc. and Mrs. Nicole Trépanier, President and CEO, Sodes

De gauche à droite, 1^{er} rang: M^{me} Geneviève Allard, présidente, Fondation de l'IMQ, et M^{me} Mélanie Leblanc, directrice, Institut maritime du Québec. De gauche à droite, 2^e rang: M. Alain Auclair, directeur adjoint, CFMU, M^{me} Manon Lavoie, directrice générale - Construction et réparation navale - Océan, M^{me} Maryse Paré, directrice adjointe - Service à la clientèle - Océan, et M. Christian Ouellet, président de l'AGGIMQ. De gauche à droite, 3^e rang: M. Mark Harney, directeur principal, Opérations techniques de la flotte représentant M. Louis Martel, président et chef de la direction, Groupe CSL, M. Alain Arseneault, président, Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central, M. Martin Fournier, directeur, Association des armateurs du St-Laurent, M. Claude Dumais, vice-président exécutif - Opérations et projets spéciaux, Groupe Desgagnés inc. et M^{me} Nicole Trépanier, présidente-directrice générale, Sodes.

La Fondation de l'IMQ lance une campagne de financement historique

La Fondation de l'Institut maritime du Québec (IMQ) a lancé en juin la toute première campagne majeure de financement de son histoire dans le cadre du 75^e anniversaire de l'IMQ en annonçant un montant de 914 551 \$ déjà souscrit sur un objectif global de 2,5 M\$.

Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre du milieu maritime, cette campagne majeure s'avère nécessaire

afin d'assurer le développement de l'IMQ tout en soutenant les besoins de formation spécialisée. À cet effet, la Fondation a élaboré quatre catégories de projets rassembleurs et structurants qu'elle souhaite voir se réaliser au cours des cinq prochaines années.

«Contribuer à cette campagne majeure, c'est laisser sa trace dans l'histoire de l'IMQ et donner à la relève québécoise l'occasion de découvrir un

Foundation de l'IMQ launches historic fundraising campaign

The Fondation de l'Institut maritime du Québec (IMQ) launched in June the first ever major fundraising campaign in its history as part of IMQ's 75th anniversary by announcing an amount of \$914,551 already donated on an overall objective of \$2.5 million.

In the context of rising workforce shortage in the maritime industry, this major campaign is necessary

to ensure the development of the IMQ while supporting specialized training needs. To this end, the Foundation has drawn up four categories of unifying and structuring projects that it wishes to see happen over the next five year.

«Contributing to this major campaign, is to leave one's mark in the history of the IMQ and give Quebec's next generation the op-

milieu riche de savoir-faire qui offre de nombreuses possibilités», a indiqué Geneviève Allard, présidente de la Fondation de l'IMQ. M^{me} Allard a été touchée par la mobilisation du milieu maritime autour de cette grande aventure et par le dynamisme des membres du cabinet de campagne, coprésidé par M^{mes} Manon Lavoie, directrice générale, Construction et réparation navale chez Océan, et Maryse Paré, directrice adjointe, Service à la clientèle chez Océan.

L'industrie maritime du Québec représente 27 000 emplois en mer et à terre. M^{me} Allard a profité de l'occasion pour remercier chaleureusement les membres du

cabinet de campagne qui ont déjà recueilli les premiers dons de la campagne auprès de leurs organisations: le Groupe Desgagnés (300 000 \$), l'ensemble de la communauté du pilotage maritime (300 000 \$), le Groupe CSL (100 000 \$), le Groupe Océan (100 000 \$) ainsi qu'un grand nombre de dons de 5 000 \$ à 35 000 \$ provenant des Armateurs du Saint-Laurent, Énergir, Innovation maritime, *Maritime Magazine*, la Sodes, Tendance EIM, sans oublier les dons provenant de la communauté interne de l'IMQ.

M

portunity to discover careers in the marine industry», said Geneviève Allard, the President of the IMQ Foundation. Ms. Allard was touched by the mobilization of the maritime community around this great adventure and by the dynamism of the members of the campaign cabinet, co-chaired by Manon Lavoie, Director General - Shipbuilding and Repair at Ocean and Maryse Paré, Assistant Director - Customer Service at Ocean.

The maritime industry in Quebec represents 27,000 jobs at sea and on land.

Ms. Allard took the opportunity to warmly

thank the members of the campaign cabinet who have already collected the first campaign donations from their organizations: Groupe Desgagnés (\$300,000), the entire maritime pilotage community (\$300,000), CSL Group (\$100 000), Ocean Group (\$100,000) as well as a large number of donations from \$5,000 to \$35,000 from the St. Lawrence Ship-operators, Énergir, Innovation maritime, *Maritime Magazine*, Sodes, Tendance EIM, not to mention donations from the internal IMQ community. **M**

Des navires de Rand reçoivent des prix AMVER

Rand vessels receive AMVER awards



United States Coast Guard Commandant Admiral Karl Schultz (right) and Director of AMVER Maritime Relations Benjamin M. Strong (left), present the AMVER Pennant to Rand Logistics' AVP of Corporate Communications Annemarie Dobler (center).

Le commandant de la Garde côtière américaine l'amiral Karl Schultz (à droite) et le directeur des relations maritimes pour AMVER Benjamin M. Strong (à gauche) présentent le fanion AMVER à la vice-présidente adjointe de Rand Logistics Annemarie Dobler (au centre).

Rand Logistics Inc., un grand fournisseur de services de transport de vrac et de réparation navale dans la région des Grands Lacs, a annoncé que la Garde côtière américaine a honoré trois de ses navires immatriculés aux États-Unis pour leur engagement en faveur de la sécurité et du Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires (AM-

VER) dans la saison de navigation 2018.

Le système AMVER, parrainé par la Garde côtière américaine, est un système informatisé de signalement volontaire de la position des navires. Les autorités de recherche et sauvetage du monde entier l'utilisent pour secourir les personnes en détresse en mer. Le *M/V Calumet* et le *M/V*

Rand Logistics, Inc., a leading provider of bulk freight shipping and ship repair services throughout the Great Lakes region, announced that three of the Company's U.S. flagged vessels have been recognized by the United States Coast Guard for their commitment to safety and dedication to the Automated Mutual Assis-

tance Vessel Rescue (AMVER) System program for the 2018 Sailing Season.

The AMVER System, sponsored by the United States Coast Guard, is a computer-based voluntary global ship reporting system used worldwide by search and rescue authorities to arrange for assistance to persons in distress at sea.

Manitowoc de Rand ont reçu le certificat de mérite AMVER pour leur deuxième année de participation au programme AMVER. Le remorqueur-chaland articulé **Defiance/Ashtabula** a été honoré à sa quatrième année. Les trois bâtiments continueront d'arborer le fanion AMVER signalant leur participation à AMVER.

«Rand Logistics est fière que la Garde côtière américaine l'ait honorée dans le cadre des prestigieux prix AMVER, a déclaré Michael C. Farrell II, directeur, Santé, Sécurité et Environnement chez Rand.»

La vice-présidente adjointe, Communications de Rand Annemarie Dobler a accepté les prix au nom des

capitaines et des membres d'équipage du **M/V Calumet**, du **M/V Manitowoc**, et du **Defiance/Ashtabula** au cours de la remise des prix AMVER. La cérémonie a eu lieu le 22 mai dernier au National Press Club de Washington (D.C.) dans le cadre de la Journée maritime nationale de 2019.

«Grâce aux efforts de navigateurs comme nos capitaines de navires et membres d'équipage qui jouent un rôle actif dans le programme AMVER, a ajouté M. Farrell, nous pouvons tous profiter de la beauté de nos Grands Lacs et de nos voies navigables en sachant que nous pouvons compter sur une assistance si jamais nous en avons besoin.» **M**

Rand's **M/V Calumet** and **M/V Manitowoc** received the AMVER Certificate of Merit for the vessels' second year of participation with AMVER and Articulated Tug Barge **Defiance/Ashtabula** was honored for their fourth year. The three vessels will continue to fly the AMVER Pennant for their participation with AMVER.

"Rand Logistics is honored to have been recognized by the U.S. Coast Guard as part of the prestigious AMVER Award Program," stated Michael C. Farrell II, Director of Health, Safety and Environmental (HSE) at Rand."

Rand Assistant Vice President of Corporate Commu-

nications Annemarie Dobler accepted the awards on behalf of the Captains and crewmembers of the **M/V Calumet**, **M/V Manitowoc**, and Articulated Tug Barge **Defiance/Ashtabula** at the AMVER Awards event on Wednesday, May 22, 2019 at the National Press Club in Washington, D.C. as part of the 2019 National Maritime Day celebration.

"Because of the efforts of mariners like our vessel Captains and crewmembers who play an active role in the AMVER Program, we can all enjoy the beauty of our Great Lakes and rivers knowing that assistance is available if ever it is needed," Mr. Farrell said.

M

Navire nommé en l'honneur de Blair McKeil

Ship named after Blair McKeil



McKeil Marine

Le dernier-né de la flotte diversifiée de McKeil Marine à Burlington, en Ontario, a été nommé en l'honneur de Blair McKeil, qui a longtemps occupé le

poste de président et chef de la direction jusqu'à la vente d'une participation majoritaire dans la société à TorQuest Partners en 2016. Ancien propriétaire de deuxième génération d'une

The latest addition to Burlington, Ontario-based McKeil Marine's diversified fleet was recently named after Blair McKeil who served for a

long period as President and CEO until selling a majority interest in the company to TorQuest Partners in 2016. Formerly a second generation owner of

entreprise familiale, il en est maintenant le vice-président du conseil.

Le **Gagliarda**, un navire de marchandises diverses de 14 600 TPL construit en 2010 et battant pavillon maltais, récemment acheté par McKeil, est un navire sœur du **Evans Spirit** et du **McKeil Spirit**. Il a été renommé le **MV BLAIR MCKEIL** au cors d'une cérémonie le 7 juin. Il fera du commerce dans l'ensemble des Grands Lacs.

Le **Gagliarda** était arrivé au Canada avec une cargaison de sel de voirie en provenance d'Égypte à destination de Picton (Ontario) et de Monroe (Michigan).

«Le **Gagliarda** rend hommage à l'héritage de McKeil Marine en prenant le nom de Blair McKeil, un chef de file de l'industrie qui a réussi à faire croître l'entreprise que son père (Evans) a fondée en 1956», a souligné le capitaine Scott Bravener, président de McKeil Marine. 

a family business, he now serves as Vice Chair.

The Maltese-flagged **Gagliarda**, a 14,600 DWT general cargo vessel built in 2010 recently purchased by McKeil, is a close sister ship to the **Evans Spirit** and the **McKeil Spirit**. It was renamed the **MV BLAIR MCKEIL** during a ceremony on June 7. It will trade throughout the Great Lakes.

The **Gagliarda** had arrived in Canada with a

cargo of road salt from Egypt destined for Picton, Ontario and Monroe, Michigan.

«The **Gagliarda** pays homage to the legacy of McKeil Marine by taking the name Blair McKeil, honouring the industry leader who successfully grew the business his father (Evans) established in 1956», said Capt. Scott Bravener, President of McKeil Marine.



Desgagnés baptise deux navires de classe polaire à bicarburation/GNL

Groupe Desgagnés de la ville de Québec a procédé en juin au double baptême et à l'inauguration du **N/C Paul A. Desgagnés** et du **N/C Rossi A. Desgagnés**, deux pétroliers-chimiquiers de classe polaire à bicarburation/GNL (gaz naturel liquéfié) d'avant-garde. La cérémonie s'est déroulée devant environ 500 invités au Port de Québec. Ces ajouts à la flotte de Desgagnés viennent compléter un plan d'investissement de plus de 200 M\$ lancé en 2015 pour la construction et la mise en service de quatre nouveaux navires.

Les navires jumeaux de nouvelle génération sont le fruit d'un concept original développé par Desgagnés pour optimiser les caractéristiques de sécurité, de performance environnementale et d'efficacité opérationnelle ainsi que pour s'adapter aux conditions de navigation du Nord québécois et de la région des Grands Lacs. Chaque navire représente un investissement de 50 M\$, dont près de 9 M\$ chacun uniquement pour l'ajout d'une motorisation à bicarburation/GNL. Avec un port en lourd de près de 15 000 tonnes et des citernes d'une

capacité dépassant les 17 000 m³, les navires sont adaptés au transport de produits pétroliers raffinés ou chimiques. Ils ont été construits au chantier maritime Besiktas en Turquie.

Les précédents navires de la série, le **Damia Desgagnés**, premier asphaltier à bicarburation au monde, et le **Mia Desgagnés**, premier pétrolier-chimiquier de classe polaire à bicarburation à l'échelle mondiale et navire jumeau de ceux inaugurés, ont été baptisés au Port de Montréal en 2017 et en 2018.

Desgagnés, artisan de changement dans le transport maritime durable. Le **Paul A. Desgagnés** et le **Rossi A. Desgagnés** ont déjà reçu plusieurs certifications en matière de développement durable, dont celles de «CLEAN-SHIPSUPER» et «GREEN PASSPORT».

Leurs particularités sont nombreuses:

- Un système d'alimentation qui permet d'utiliser trois types de carburants différents dont plus spécialement le GNL, carburant qui possède des avantages environnementaux indéniables en permettant, entre

Desgagnés christens two polar class dual fuel/LNG vessels

Québec City based Groupe Desgagnés, proceeded in June with the double christening and inauguration of the **M/T Paul A. Desgagnés** and the **M/T Rossi A. Desgagnés**, two leading-edge polar class dual fuel/LNG (liquefied natural gas) petroleum/chemical tankers. The ceremony was held in front of about 500 guests at the Port of Quebec. These additions to the Desgagnés fleet represent the completion of an investment plan, worth more than \$200 million and launched in 2015, for the construction and commissioning of four new vessels.

The twin new-generation ships are the result of an original concept developed by Desgagnés to optimize characteristics related to safety, environmental performance and operational efficiency, as well as to adapt to the navigational conditions of northern Quebec and the Great Lakes regions. Each vessel represents an investment of \$50 million, of which close to \$9 million for each ship

was solely for the purpose of adding a dual fuel/LNG engine. With a deadweight of almost 15,000 tonnes and tanks with a capacity of more than 17,000 m³, the vessels are suitable for transporting refined petroleum or chemical products. They were built at the Besiktas shipyard in Turkey.

Previous ships in the series, the **Damia Desgagnés**, the world's first dual fuel asphalt plant, and the **Mia Desgagnés**, the world's first dual fuel polar-class petroleum-chemical tanker and sister ship to the two inaugurated, were christened at the Port of Montreal in 2017 and 2018.

Desgagnés, an architect of change in sustainable maritime transport. The **Paul A. Desgagnés** and the **Rossi A. Desgagnés** have already received several certifications for sustainable development, including «CLEAN-SHIPSUPER» and «GREEN PASSPORT».

Their particular features are numerous:

- A fuel system that makes it possible to use three



Groupe Desgagnés

The new additions to the Desgagnés fleet represent the completion of an investment plan of more than \$200 million launched in 2015.

Les nouveaux ajouts à la flotte de Desgagnés représentent l'étape finale d'un plan d'investissement de plus de 200 millions de dollars lancé en 2015.

autres, de réduire substantiellement les émissions de gaz à effet de serre.

- Une double coque et la certification Polar 7 confirmant sa capacité à naviguer dans les glaces.
- Une hélice à pas variable ainsi que de propulseurs d'étrave et de poupe lui garantissant une manœuvrabilité exemplaire et un niveau de sécurité optimum.
- Une puissance électrique de plus de trois mégawatts de ses génératrices permettant, à travers sa génératrice/moteur intégrée à l'arbre de propulsion, d'atteindre une vitesse de navigation de 7 nœuds sans utiliser le moteur principal. Cette flexibilité et option de propulsion améliorent encore davantage et de façon tangible la sécurité pour les marins, l'environnement et le navire lui-même.

Un investissement majeur. La construction et la mise en service de navires tels que le **Paul A. Desgagnés** et le **Rossi A. Desgagnés** sont rendues possibles grâce à des partenaires d'affaires majeurs et à l'obtention de contrats à long terme. «Je tiens à exprimer notre reconnaissance à Énergie Valero et à Suncor Énergie, deux acteurs clés et d'importance capitale, pour leur contribution majeure et tangible à la naissance et au développement de notre unité de transport de vrac liquide ainsi qu'à la réalisation de ces navires à bicarburant», a souligné Louis-Marie Beaulieu, président et chef de la direction.

«C'est un investissement significatif qui confirme notre engagement à réduire notre empreinte environnementale», a ajouté M. Beaulieu, qui a également tenu à remercier le

different types of fuels, especially LNG, a fuel that has undeniable environmental advantages by allowing, among other things, a substantial reduction in greenhouse gas emissions.

- A double hull and Polar 7 certification which confirms their ability to navigate through ice.
- A variable-pitch propeller as well as bow and stern thrusters guaranteeing exemplary manoeuvrability and an optimum level of safety.
- Electric propulsion from the more than three megawatts of power from a generator/motor integrated into the propeller shaft, allowing the vessels to reach a navigation speed of 7 knots without using the main engine. This flexibility and pro-

pulsion option further enhances and tangibly improves safety for the sailors, the environment and the vessel itself.

A major investment. The construction and commissioning of ships such as the **Paul A. Desgagnés** and the **Rossi A. Desgagnés** have been made possible thanks to major business partners and securing long-term contracts. «I would like to express our appreciation to Valero Energy and Suncor Energy, two key and vital players, for their significant and tangible contribution to the birth and development of our bulk liquid transportation unit and to the realization of these dual fuel vessels», said Louis-Marie Beaulieu, President and CEO.

«This is a significant investment that confirms our



Hélène Bouffard

*Last row - from left to right, Pauline Lapointe (wife of Paul A. Côté); Paul A. Côté (inspiring the name of the ship **Paul A. Desgagnés**); Nicole Leblond, godmother of the N/C **Paul A. Desgagnés**; Noemia Demelo (wife of Mario Rossi); Mario Rossi (inspiring the name of the ship **Rossi A. Desgagnés**); Maître Danièle Dion, godmother of the N/C **Rossi A. Desgagnés**; Louis-Marie Beaulieu, Chairman and Chief Executive Officer of Desgagnés. Flower girls, first row - from left to right: Carolina Mia Beauchamp-Parent (daughter of Alexandre Beauchamp-Parent, President and General Manager of Navigation Desgagnés); Gia Maria Gulotti (granddaughter of Mario and Noemia); Julia Lafleur (great niece of Mr Beaulieu).*

Dernière rangée, de gauche à droite: Pauline Lapointe (épouse de Paul A. Côté); Paul A. Côté (inspirant le nom du navire **Paul A. Desgagnés**); Nicole Leblond, marraine du N/C **Paul A. Desgagnés**; Noemia Demelo (épouse de Mario Rossi); Mario Rossi (inspirant le nom du navire **Rossi A. Desgagnés**); M^{re} Danièle Dion, marraine du N/C **Rossi A. Desgagnés**; Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction, Desgagnés. Les bouquetières de gauche à droite: Carolina Mia Beauchamp-Parent (fille d'Alexandre Beauchamp-Parent, PDG de Navigation Desgagnés); Gia Maria Gulotti (petite-fille de Mario et Noemia); et Julia Lafleur (petite-nièce de M. Beaulieu).

gouvernement du Québec pour sa participation provenant du programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF), aide financière qui pourrait atteindre un maximum de 3 M\$ selon l'efficacité énergétique qui sera démontrée par chaque navire.

Hommage à deux bâtisseurs chez Desgagnés. Paul A. Côté a travaillé chez Desgagnés pendant près de 40 ans, principalement à la commercialisation des vraquiers et des cargos polyvalents à titre de directeur-

Ventes et trafic de Navigation Desgagnés. Paul A. Côté a été directement impliqué dans la création et le développement du secteur du transport de vrac liquide, dès les débuts en 1996.

Mario Rossi, diplômé de l'IMQ et officier mécanicien agréé du South Shields Marine and Technology College en Angleterre, a quant à lui joué un rôle majeur dans la conception et la supervision du projet des navires baptisés en juin, et contribué de façon exceptionnelle au succès de Desgagnés au cours de toutes ses années dans l'entreprise.



commitment to reducing our environmental footprint», adds Mr. Beaulieu, who also thanked the Government of Quebec for its participation through the program to help improve the efficiency of transportation and reduce greenhouse gas emissions (PETMAF), financial assistance that could reach up to \$3 million depending on the energy efficiency that will be demonstrated by each vessel.

The names pay tribute to two builders at Desgagnés. Paul A. Côté worked at Desgagnés for nearly 40 years, mainly in the marketing of bulk carriers and multipurpose cargo

ships as Director of Sales and Traffic at Navigation Desgagnés. Paul A. Côté was directly involved in the creation and development of the liquid bulk transportation sector from its very beginnings in 1996.

Mario Rossi, a graduate of the IMQ and a licensed engineer from South Shields Marine and Technology College in England, played a major role in the design and supervision of the project for the ships christened today, and has made a significant contribution to Desgagnés' success throughout his years at the company. **M**

CALENDAR OF EVENTS [2019] CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

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

SEPTEMBER 15-18

IANA Intermodal EXPO

Long Beach, CA - USA
www.intermodalexpo.com

SEPTEMBER 16-18

Container Trade Europe

Hamburg - Germany
www.joc.com/events

SEPTEMBER 18-19

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, NS - Canada
events@portofhalifax.ca

OCTOBER 1

Currents 2019

Cybersecurity in the supply chain
Saint James Club, Montreal QC - Canada
info@asl-sls.org

OCTOBER 8-10

Breakbulk Americas 2019

George R. Brown Convention Center
Houston, Texas - USA
https://www.americas.breakbulk.com/Home

OCTOBER 8-10

TPM Asia

Shenzhen - China
www.joc.com/events

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.Schaldembrand@st-laurent.org
http://www.st-laurent.org/en

OCTOBER 23-25

Canada Logistics Conference

Niagara Falls, ON - Canada
www.citt.ca

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 Rhéaume



**2020 will be here
sooner than you think!
Order your calendar now!**

**www.shipphotos.com or
beesleypaulg@icloud.com**



ACPA 2019 – REGISTRATION (ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES)	
AAPC 2019 – INSCRIPTION (ASSOCIATION DES AUTORITÉS PORTUAIRES CANADIENNES)	
http://www.acpa2019.ca	29
CLSLP - CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	
CPBSL - CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	
http://cpbsl.ca	Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE	
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME	
https://www.marinedelivers.com/membership/	6
CMPA – CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION	
APMC – ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA	
http://www.marinepilots.ca/index.html	35
CN	
https://www.cn.ca/en/	61
CP – CANADIAN PACIFIC RAILWAY	
CP – LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE	
https://www.cpr.ca	Back Cover / Couverture extérieure arrière
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	
https://www.cslships.com/en/canada-steamship-lines	1
CHAMBER OF SHIPPING	
http://www.cosbc.ca/	81
EUROMARITIME EXHIBITION 2020	
https://www.euromaritime.fr/7-exhibitors	20
FEDNAV	
https://fednav.com	39
FLYING WHALES	
http://flying-whales.com/en	26
FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	
https://fondationimq.ca/	28
GROUPE DESGAGNÉS	
http://www.groupe-desgagnes.com	Inside Front Cover / Couverture intérieure avant
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	
https://www.imo.org	16
LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES	
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca	51
LOGISTEC	
https://www.logistec.com	4-5
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	
http://www.randlogisticsinc.com	90
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	83
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	
https://navtech.ca	74
OCEAN	
https://www.groupeocean.com	73
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	
https://www.portalberniportauthority.ca	65

PORT OF ANTWERP	
PORT D'ANVERS	
http://www.portofantwerp.com	22
PORT OF BELLEDUNE	
PORT DE BELLEDUNE	
https://www.portofbelledune.ca/	48
PORT OF HALIFAX	
PORT DE HALIFAX	
https://www.portofhalifax.ca	52
PORT OF JOHNSTOWN	
http://www.portofjohnstown.com/	57
PORT OF MONTREAL	
PORT DE MONTRÉAL	
https://www.port-montreal.com	37
PORT OF OSHAWA	
http://www.portofoshawa.ca/	55
PORT OF PRINCE RUPERT	
http://www.rupertport.com	63
PORT OF QUÉBEC	
PORT DE QUÉBEC	
https://www.portquebec.ca/en/	41
PORT OF SAGUENAY	
PORT DE SAGUENAY	
http://www.portsaguenay.ca	29
PORT OF SEPT-ÎLES	
PORT DE SEPT-ÎLES	
http://www.portsi.com	43
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	
https://www.porttr.com	47
PORT OF VALLEYFIELD	
PORT DE VALLEYFIELD	
https://www.portvalleyfield.com	44-45
QSL	
https://www.qsl.com	49
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	
http://www.st-laurent.org	89
SHIPPHOTOS.COM	
https://www.shipphotos.com	74, 103
SPLIETHOFF	
http://www.spliethoff.com	46
STERLING FUELS	
http://www.sterlingfuels.ca	56
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	
http://seaway.ca	8
URGENCE MARINE	
http://urgencemarine.com	77
VALPORT	
https://valport.ca	44-45
WÄRTSILÄ	
https://www.wartsila.com	24



TESTIMONIALS:

"MSRC developed a neopanamax container ship class for the Houston pilots that is now an approved course for our continuing education program. We very much appreciate MSRC's forward thinking and vision in developing a class that helps us navigate the challenges of these new vessels."

Captain Sean Arbogast
Vice President, Houston Pilots

"After visiting numerous simulators over the years and then spending a full week in MSRC Quebec City, it was clear this is the best we've seen. With a combination of world class equipment and a world class team of maritime experts, MSRC stands apart from the rest."

Captain Mike Armstrong
Fraser River Pilots, British Columbia, Canada
Director, Canadian Maritime Pilots Association

EXPERIENCE QUEBEC CITY AND ITS UNIQUE ATTRactions

A visit to the MSRC is already a unique experience in itself. Why not take advantage of the opportunity to discover all the beauty and wealth of one of the oldest port city in North America... the majestic City of Quebec!

OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE

THE MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators networked to a common simulation control system
- Perfected own ship models suitable for pilot training and advance manoeuvring



LEADING-EDGE TRAINING DEVELOPED BY PILOTS FOR PILOTS

- Post-Panamax Vessels: New Challenges for Pilots
- Escort Operations for Pilots
- Advanced (Pilotage) Radar Techniques in Restricted Waters
- Emergency Shiphandling Procedures for Pilots
- Bridge Resource Management for Marine Pilots (BRM-P) Renewal
- Azimuthing Propulsion Systems for Pilots
- Ship-to-Ship (STS) Manoeuvres
- Other specific training programs developed on request

TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

- Manoeuvring feasibility studies for LNG Terminals
- Port modernization projects
- Transit procedures
- Establishing escort tug requirements and procedures



A division of the
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)

Quebec, Quebec
CANADA

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

www.sim-pilot.com
+1 418 692-0183



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