

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
HIVER • WINTER 2020



GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

Strong demand stimulates cargo volumes

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT

La forte demande stimule les volumes de fret

MGT enters
new era at 50

À 50 ans, MGT entame
une nouvelle ère

Stellar Arctic shipping season
for Canadian carriers

Saison fertile dans l'Arctique
pour les transporteurs canadiens

8,95 \$





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.





CANADA STEAMSHIP LINES

Delivering advanced dry cargo handling solutions in the Great Lakes and beyond.



cslships.com

Éditeur / Publisher:
Pierre Terrien – pterrien@maritimemag.com

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

Collaborateurs / Contributing editors:
Bill Beck, David Bolduc, Terence F. Bowles, Bruce R. Burrow,
Kevin Dougherty, Brent Frederick, Julie Gedeon, Colin Laughlan,
Anne Legars, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick, Tom Peters,
Nick Savvides, Allan Swift, Nicole Trépanier, Christopher Wright.

Traducteurs / Translators: Pierre Cremer, Luc Zimmer

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

CHRONIQUES / COLUMNS

9 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

16 FORUM
Bruce R. Burrows

19 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

22 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

25 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Nick Savvides

28 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Carroll McCormick

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

Et aussi / And more...

97 JOURNAL

104 ANNONCEURS / ADVERTISERS

34 M DOSSIER

Great Lakes/St. Lawrence System
Le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent



Strong demand stimulates cargo volumes

La forte demande stimule les volumes de fret

Impact IMO/OMI 2020

Leo Ryan • Julie Gedeon • Bill Beck

74

MGT enters new era at 50

À 50 ans, MGT entame une nouvelle ère



Leo Ryan

85

Stellar Arctic shipping season for Canadian carriers

Saison fertile dans l'Arctique pour les transporteurs canadiens



Carroll McCormick



COUVERTURE / COVER

Buoy tender operations are a very important task performed by the Canadian Coast Guard on various waterways to maintain and replace navigational buoys. This striking, inspiring photo shows such an operation taking place in Georgian Bay, near Parry Sound.

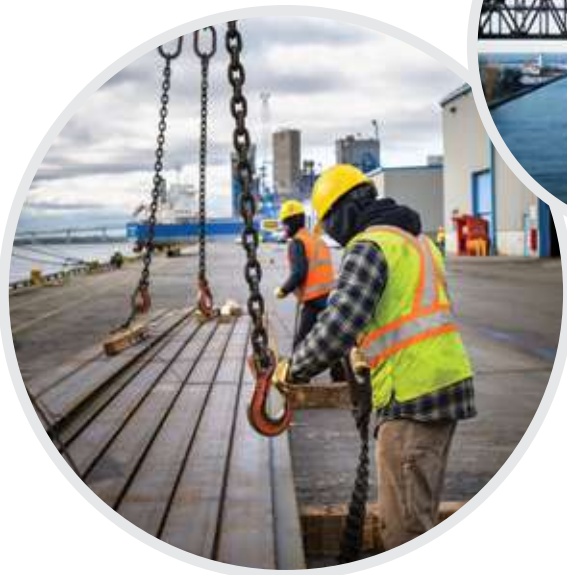
Les opérations de balisage sont une tâche vitale qu'exécute la Garde côtière canadienne sur diverses voies navigables, assurant l'entretien et le remplacement de bouées de navigation. Cette photo saisissante et inspirante montre une telle opération sur la baie Georgienne, près de Parry Sound.

Photo: Canadian Coast Guard - Garde côtière canadienne

LOGISTEC'S "MARINE STEEL CORRIDOR"

LOGISTEC'S GROWING REPUTATION FOR
EXCELLENCE IN HANDLING STEEL AT THEIR
MARINE TERMINALS IN CANADA AND THE U.S.

LOGISTEC's fast and reliable "marine corridor" service, operating at the many ports and terminals along the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes, is gaining a lot of traction and positive talk in the breakbulk handling industry. A growing number of overseas manufacturers are choosing to ship their raw materials including lumber, metals, construction equipment, dimensional transformers and wind energy components into the Canadian and U.S. markets via the St. Lawrence River and Great Lakes, where the cargo is offloaded by the experts at LOGISTEC, close to their destination markets.



The LOGISTEC family makes it happen because of the incredible relationships we have built with our port partners, supply chain partners and customers over the last 67 years.

FRANK ROBERTSON
VICE-PRESIDENT,
LOGISTEC STEVEDORING

LOGISTEC



As a part of his commitment to the environment, the LOGISTEC family has been a proud member of Green Marine.

LEADERS IN THE FIELD

This seamless supply chain is growing in popularity due not only to LOGISTEC's 65+ years of expertise serving the marine industry along this corridor, but also because of the reliability it offers, the environmental off-set (fewer trucks on the road) and cost-effectiveness (fuel savings, competitive pricing.) Huge dimensional steel beams for Montreal's Champlain Bridge Project, wind energy components, steel materials for Ontario's massive infrastructure and construction boom and manufacturing materials for Cleveland and surrounding states, all came in through ports along the St. Lawrence Seaway and through the Port of Cleveland in the Great Lakes.



Visit us at www.logistec.com

M25
ANS/YEARS



©PATRICK MATTE

Vingt-cinq ans!

Que peut bien cacher un simple chiffre? Beaucoup d'émotions, de gratitude, de souvenirs, de surprises, de persévérance, d'adaptation, de fraternité, de défis, de pertes douloureuses et d'amitiés sincères.

Et le chiffre en cache un autre, car votre humble serviteur a commencé douze ans avant la création de *Maritime Magazine* à travailler pour une revue maritime en tant que journaliste, photographe, rédacteur en chef, directeur et porte-drapeau. Et que dire de notre rédacteur en chef ferré, Leo Ryan, qui écume le milieu maritime/multimodal à partir de son clavier depuis des «années-lumières».

Aussi, n'oublions pas de saluer la contribution entrepreneuriale vitale de Sophie Belina Brzozowska, notre directrice du marketing et du développement des affaires, à la métamorphose de *Maritime Magazine*, depuis qu'elle a rejoint l'équipe en 2003.

Au fil des ans, nous nous sommes entourés de talentueux collaborateurs qui nous livrent d'un océan à l'autre et à l'autre l'analyse des faits saillants qui marquent l'actualité de notre milieu maritime, national et international.

Et sur cette lancée notre site Web fera peau neuve dans la nouvelle année.

Ironiquement, alors que le maritime est la racine même de la mondialisation tant louangée, son efficacité redoutable le place aujourd'hui au banc des nombreux accusés au tribunal de l'environnement.

Ce formidable défi, le monde maritime ne le prend pas à la légère, comme en témoigne la très récente implantation d'IMO 2020.

Fort de l'appui indéfectible de nos annonceurs et lecteurs au cours d'une période qui a connu plus de changements en dix ans qu'au cours du siècle dernier, notre équipe, motivée par un engagement passionné, est déterminée à maintenir en vie la flamme allumée lors d'une journée «historique» dans la ville portuaire de Québec en janvier 1995. Journée qui voyait imprimer la première édition de *Maritime Magazine*, tel le lancement d'un nouveau navire.

Nous sommes navire, transport multimodal, port, logistique, expéditeur, marin, armateur, débardeur, architecte, constructeur, technicien, assureur, juriste, cartographe, législateur, administrateur, enseignant, élève, phare...

Et comme un phare, *Maritime Magazine* se dresse fièrement sur l'industrie. 

Pierre Terrien
Éditeur

Twenty-five years!

What can a simple number hide? Many emotions, gratitude, memories, perseverance, adaptation, fraternity, challenges, painful losses and sincere friendships.

And the figure hides another one, because your humble servant began twelve years before *Maritime Magazine* was created to work in a maritime publication as a journalist, photographer, editor, director and flag bearer. And what about our legendary editor, Leo Ryan, who has been scouring the maritime/multimodal world from his keyboard for several decades.

As well, let's not forget to salute the vital entrepreneurial contribution of Sophie Belina Brzozowska, our marketing and business development director, to the metamorphosis of *Maritime Magazine*, since she joined the team in 2003.

Over the years, we have surrounded ourselves with talented collaborators who deliver from coast to coast to coast, an analysis of the relevant topics that mark the current developments in our maritime domain, national and international.

And for us to remain in the vanguard, the New Year will usher in a re-design of our website.

Ironically enough, whereas the maritime sector is at the very root of the much-vaunted globalization, its formidable effectiveness now places it in the dock of the many accused in the environmental court.

The maritime world does not take this formidable challenge lightly, as evidenced by the very recent implementation of IMO 2020.

We appreciate the unwavering support of our advertisers and readers over a period that has seen more changes in ten years than in the last century. Our team, motivated by a passionate commitment, is determined to keep alive a flame ignited on a "historic" day in the port-city of Québec in January 1995 when the first issue of *Maritime Magazine* was printed, like a new ship hitting the water.

We are ships, multimodal transportation, ports, logistics, shippers, sailors, shipowners, stevedores, architects, builders, technicians, insurers, lawyers, cartographers, legislators, administrators, teachers, students, lighthouses...

And like a lighthouse, *Maritime Magazine* stands as a proud beacon for the industry. 

Pierre Terrien
Publisher



We wish to Congratulate
Maritime Magazine
 on its **25th Anniversary.**



**Empire
Stevedoring**

achodos@empstev.com
 goro@empstev.com

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

MONTREAL QC

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

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



www.empirestevedoring.com



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

La pénurie mondiale de gens de mer touche aussi le Canada

Dans les grands centres mondiaux du transport maritime, l'inquiétude monte par rapport à une pénurie croissante de main-d'œuvre, en particulier d'officiers supérieurs – capitaines, premiers lieutenants, chefs mécaniciens et deuxièmes mécaniciens – mais aussi de marins. Depuis quelques années, une tendance semblable se dessine pour les armateurs canadiens.

Le problème a éclaté au grand jour au Canada en juin dernier lorsque le Groupe Desgagnés, de Québec, a tenu une cérémonie d'inauguration de deux navires d'avant-garde: des pétroliers-chimiquiers de classe polaire à bicarburation/GNL construits sur mesure pour Desgagnés en Turquie. Ils représentent l'aboutissement d'un plan d'investissement de plus de 200 millions de dollars lancé en 2015, qui visait la construction de quatre navires. Ces bâtiments de nouvelle génération reviennent à 50 millions de dollars pièce. Ils relèvent d'un concept original optimisant la sécurité, la performance environnementale et l'efficacité opérationnelle tout en étant adaptés aux conditions de navigation dans les régions du nord du Québec et des Grands Lacs. Ils peuvent utiliser trois types de carburant, et notamment le GNL.

Un des deux navires, le **Rossi A. Desgagnés** n'a pas pu être mis en service immédiatement comme on l'espérait, tout simplement parce que l'armateur n'a pas pu trouver

Global seafarer shortage spreads to Canada

In the world's shipping centers, more and more alarm bells are ringing over a swelling manpower shortage, especially of superior officers – namely captains, first mates, chief engineers and second engineers – but also of entry level seafarers. In the past few years, too, there are growing signs of a similar trend confronting Canadian-flag carriers.

Indeed, the issue in Canada was demonstrated in striking fashion shortly after Quebec City's Groupe Desgagnés last June held an inauguration ceremony for two leading-edge polar class dual fuel/LNG petroleum-chemical tankers custom-built for Desgagnés in Turkey. They represented the completion of an investment plan of \$200 million for four such vessels launched in 2015. The new generation ships costing \$50 million each are the result of an original concept to optimize safety, environmental performance and operational efficiency as well as to adapt to navigational conditions in northern Quebec and the Great Lakes regions. The fuel system actually makes it possible to use three types of fuel, notably LNG.

But one of the two state-of-the-art vessels, the **Rossi A. Desgagnés** could not rapidly begin trading, as hoped, simply because the shipping line was un-



The growing world seafarer shortage extends from captains to officers, engineers and entry level mariners.

La pénurie mondiale de gens de mer concerne aussi bien les capitaines, les officiers et les mécaniciens que les simples marins.



©GEORGIAN COLLEGE

Marine schools like Georgian College in Ontario report stability in recruiting for nautical programs but a steady decline in engineering students.

Les écoles maritimes comme le Collège Georgian signalent une stabilité du nombre de recrues pour les programmes nautiques, mais un constant déclin pour les étudiants en ingénierie.

able to find sufficient officers with the required certificate approved by Transport Canada. Such certificates are a pre-requisite for officers seeking to work for Canadian-flag operators. Foreign nationals must also prove permanent residence in Canada. And the process can drag on for long periods to obtain recognition of certificates accorded by training colleges in foreign countries.

For Groupe Desgagnés, the ripple effect was financially very costly. The shipping line was able to use only three of its four new product tankers simultaneously as it juggled crew members and officers.

“We switched to another ship and moved crews from one ship to another for two months,” recalled a senior executive. “This had several million dollars of economic impact.”

During those two months, customers in the St. Lawrence and Arctic regions who needed oil were served by foreign-flag vessels with temporary authorization from Transport Canada.

Reciprocal recognition accords with Norway and France

Up till now, Canadian marine industry interests have not taken advantage of a little-used clause in the Canada Shipping Act that permits bilateral agreements providing for swift reciprocal recognition of licences between two countries. But that has changed.

suffisamment d’officiers possédant les brevets requis de Transports Canada. Ces brevets sont exigés pour les officiers voulant travailler sur des navires battant pavillon canadien. Les ressortissants étrangers doivent en outre avoir la résidence permanente au Canada. Le processus de reconnaissance des titres de compétence délivrés par des établissements de formation à l’étranger peut être long.

Pour le Groupe Desgagnés, les répercussions ont été très coûteuses. La compagnie maritime n’a pu utiliser que trois de ses quatre nouveaux navires-citernes à la fois, permutant ses officiers et autres membres d’équipage entre eux.

«Nous sommes passés d’un navire à l’autre, déplaçant les équipages en conséquence pendant deux mois, a expliqué un dirigeant du groupe. Le tout a coûté des millions de dollars.»

Pendant ces deux mois, les clients des régions du Saint-Laurent et de l’Arctique qui avaient besoin de pétrole ont été servis par des navires battant pavillon étranger, en vertu d’une autorisation temporaire de Transports Canada.

Accords de reconnaissance avec la Norvège et la France

Jusqu’à présent, les acteurs du secteur maritime canadien n’ont guère profité d’une disposition peu utilisée de la Loi sur la marine marchande du Canada qui permet de conclure des accords bilatéraux accélérant la reconnaissance réciproque des brevets et certificats entre deux pays. Récemment toutefois, Transports Canada a entamé des discussions avec ses homologues de divers pays dont la France,

la Norvège, l'Angleterre, l'Ukraine et la Grèce. La démarche s'est avérée fructueuse, des premiers accords ayant été conclus avec la Norvège et la France.

Desgagnés a abordé des centaines de candidats dans le cadre d'une vaste campagne de recrutement en Europe s'ajoutant à ses efforts partout au Canada. Une vingtaine de candidats ont été engagés, sous réserve de l'obtention d'un permis de travail ou de la résidence permanente et de la reconnaissance de leurs titres de compétence.

Il manque 16 500 officiers à l'échelle mondiale

À l'échelle mondiale, le plus récent rapport sur la main-d'œuvre du Conseil maritime baltique et international (BI-MCO) et de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) estime qu'il manque aujourd'hui environ 16 500 officiers. En outre, il prévient qu'il faudra 147 500 officiers de plus d'ici 2025 pour satisfaire aux besoins de la flotte marchande mondiale. Une étude de l'Ocean Policy Research Foundation prévoit une pénurie de 364 000 gens de mer d'ici 2050. Il y a plus de 50 000 navires marchands dans le monde, sur lesquels travaillent 1 647 000 gens de mer, dont 774 000 officiers.

Selon les prévisions, le bassin mondial d'officiers augmentera constamment, mais la demande augmentera encore plus. La pénurie se ressentira surtout dans certaines catégories, comme les officiers mécaniciens assumant des fonctions de gestion et les officiers de navires spécialisés comme les chimiquiers et les méthaniers. Le rapport indique que depuis cinq ans, l'industrie fait davantage de recrutement et de formation. Il estime toutefois qu'à moins d'augmenter encore sensiblement la formation, la hausse de la demande pourrait mener à une pénurie majeure de gens de mer.

Le secrétaire général de la CIMM Peter Hinchliffe n'est pas seul, parmi les représentants du secteur maritime et de parties intéressées, à militer en faveur d'efforts accrus pour promouvoir les carrières en mer, y compris pour les femmes.

De fait, l'industrie offre des emplois attrayants et bien rémunérés. Au Canada, un matelot débutant touche habituellement de 60 000 \$ à 80 000 \$, en fonction du navire. Le salaire peut atteindre les 120 000 \$ pour un deuxième lieutenant, et plus encore pour un premier lieutenant ou un capitaine.

Les gens de mer travaillant en eaux intérieures canadiennes peuvent alterner quatre semaines de service et quatre semaines de repos. Sur les navires au long cours, c'est plutôt sept jours par semaine pendant trois mois, puis un mois de repos.

Selon Phillip Nelson, président du Council of Marine Carriers (CMC), de Vancouver: «Les entreprises membres du CMC sont parfaitement conscientes de la pénurie de marins qualifiés aptes à pallier les départs de capitaines et d'officiers de pont qui prennent leur retraite ou qui changent de carrière.»

Il explique que les compagnies de remorqueurs ne connaissent pas encore trop de problèmes à pourvoir les postes subalternes, mais la situation changera à l'avenir et il deviendra de plus en plus difficile d'attirer des marins prêts à partir plusieurs semaines d'affilée. Pour encourager



**GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE**

GREENTECH

2020

COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL
Du 2 au 4 juin — Montréal, Canada

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
June 2 to 4, 2020 — Montréal, Canada



INFORMATION ET INSCRIPTION
allianceverte.org/greentech

INFORMATION AND REGISTRATION
green-marine.org/greentech

418 649-6004

Transport Canada recently engaged in discussions with counterparts in countries like France, Norway, England, Ukraine, and Greece. This proved fruitful, with initial agreements concluded with Norway and France.

In this regard, Desgagnés approached hundreds of candidates during an extensive company recruiting drive in Europe in addition to continuous Canada-wide recruiting efforts. Some two dozen were signed up, conditional on their getting work permits or permanent residency and recognition of their licence.

Current world shortfall of 16,500 officers

Globally speaking, the latest manpower report by BIMCO and the International Chamber of Shipping (ICS) put the current shortfall at about 16,500 officers and warned there will be a need for an additional 147,500 officers by 2025 to service the world merchant fleet. Another study by the Ocean Policy Research Foundation anticipates a shortage of 364,000 seafarers by 2050. There are over 50,000 merchant ships trading internationally that are served by an estimated 1,647,000 seafarers of which 774,000 are officers.

Whereas the global supply of officers is forecast to increase steadily, this is predicted to be outpaced by rising demand. Some categories are in especially short supply, including engineer officers at management level and officers for such specialized ships as chemical and LNG carriers. The report suggests that in the past five years the industry has made progress in increasing recruitment and training levels. But it warns that unless training levels are boosted significantly, the growth in demand for seafarers could generate a major shortage in the supply of seafarers.

ICS secretary general Peter Hinchliffe is not alone among marine industry officials and stakeholders in calling for greater efforts to promote careers at sea, including for women.

les nouvelles vocations, le CMC cherche à créer un programme d'apprentis marins qui offrirait le financement de la formation voulue et des affectations en mer.

Dans le même ordre d'idées, le Syndicat international des marins canadiens (SIMC) a lancé en 2018 une campagne de recrutement sur le thème «Devenir un marin», visant à promouvoir les carrières en mer pour les jeunes Canadiens pour faire face à la pénurie de main-d'œuvre et au vieillissement de l'effectif. « Le SIMC offre une formation gratuite à des candidats sélectionnés, ainsi qu'un emploi garanti à l'issue des cours appropriés », a indiqué au *Maritime Magazine* Patrice Caron, vice-président directeur du SIMC.

La campagne a suscité beaucoup d'intérêt et des centaines de demandes, mais M. Caron reconnaît que l'industrie fait maintenant face à une nouvelle pénurie, en ce qui concerne les mécaniciens et les officiers à bord des navires canadiens. On estime que 25 % des membres du SIMC – qui représente la majorité des gens de mer non brevetés au Canada – partiront à la retraite dans les cinq années à venir, et que moins de 13 % des membres ont moins de 30 ans.

L'Institut de formation des marins travaille au recrutement en partenariat avec le SIMC, l'Algoma Central Corporation, le groupe Canada Steamship Lines et le Groupe Desgagnés. Par ailleurs, des entreprises liées au secteur maritime canadien participent de plus en plus à des campagnes de financement soutenant des établissements spécialisés comme le Centre de formation et de recherche maritime du Collège Georgian à Owen Sound (Ontario) et l'Institut maritime du Québec à Rimouski.

À l'échelle nationale, toutes les écoles maritimes qui ont un programme de cadets signalent une tendance semblable: stabilité relative du nombre de recrues pour les programmes nautiques, mais constant déclin pour les étudiants en ingénierie. 



EMBARQUE

Une campagne intensive sur les réseaux sociaux pour promouvoir les carrières maritimes.

An intensive maritime careers promotional campaign running on social networks.

Suivez-nous! / Follow us!



www.embarque.ca



Comité sectoriel
des marins d'origine
de l'industrie maritime



©CANADIAN COAST GUARD

Personnel in engine room of ice-breaker.

Personnel dans la salle des machines d'un brise-glace.



NAVTECH

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

In fact, the industry offers pretty attractive good-paying jobs. Typical deckhands in Canada start off at \$60,000 to \$80,000, depending on the vessel. For second mates, it can reach \$120,000. And higher still for first mates and masters.

Mariners working on Canadian domestic waters can have a rotation of four weeks on and four weeks off. Those on vessels plying international waters typically work seven days a week for three months and then have a month off.

In an interview, Phillip Nelson, president of the Vancouver-based Council of Marine Carriers (CMC), said "CMC member companies are acutely aware of the shortage of qualified mariners to fill vacancies of Master and Mate positions as senior personnel moves on to retirement or choose other career routes."

He explained that tug companies are not yet experiencing too much difficulty in obtaining people to fill entry level positions, but the situation will change in the future as it becomes more and more difficult to attract mariners prepared to be away from home several weeks at a time. To encourage new entrants, the CMC is looking at establishing a marine apprenticeship which would provide free funding for the required schooling and seagoing assignments.

In a related development, the Seafarers' International Union of Canada initiated a *Be A Seafarer* recruitment campaign in 2018 aimed at promoting seafaring careers for younger generations of Canadians amidst a manpower shortage and aging membership. "The SIU offered free education to select applicants of our programs and a guaranteed job upon completion of the proper marine course," Patrice Caron, SIU Executive Vice President, told *Maritime Magazine*.

While the response was strong and hundreds of applications were received, Mr. Caron acknowledged that the industry is now facing a new shortage in the form of engineers and officers on board Canadian vessels. An estimated 25 per cent of the SIU members – who represent the majority of unlicensed mariners in Canada – will be retiring over the next five years, and less than 13 per cent of the membership is under 30.

In the recruiting drive, the Seafarers Training Institute is working in partnership with the SIU, Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines and Groupe Desgagnés. Meanwhile, Canadian marine-related companies are increasingly taking part in fundraising campaigns supporting such specialized institutions as the Georgian College Centre for Marine Training and Research in Owen Sound, Ontario and the Institut maritime du Québec in Rimouski. Nationally, all the marine schools with cadet programs report a similar pattern - relative stability in the number of recruits for nautical programs but a persistent decline in engineering students. 

Comment from Claude Mailloux

*Executive Director
Human Resources Sectorial Committee
of the Maritime Industry*

Commentaires de la part de Claude Mailloux

*Directeur général
Comité sectoriel de main-d'œuvre
de l'industrie maritime*

2019 has been a stressful year for Quebec marine employers. For some professions such as mechanics and navigation officers there are simply not enough candidates available to meet the demand. As a result, transport contracts were cancelled or postponed and ships remained at berth. Recruiting people requires a much greater investment of time and resources than before. And this is also true for several maritime trades onshore. During winter 2020, the Sectorial Committee will release the results of a study on hiring needs by trade in the marine industry. We'll then know a little more about the situation.

Without offering a miracle solution, Transport Canada's signature in 2019 of reciprocal agreements for the recognition of marine certificates with Norway and France is certainly a step in the right direction. As for local talent, we must work tirelessly to interest them in pursuing careers in our industry. Because the competition is severe. In mechanics, for example, many sectors (mining, energy, big industry, etc.) are in seduction mode for future mechanics. This is why the Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry launched the EMBARQUE campaign, which makes extensive use of social networks to convey its message with the support of the provincial government's Quebec Marine Strategy. **M**



©COMITÉ SECTORIEL MARITIME



©IMQ



©IMQ

The next generation of mariners...

La relève...

2019 a été une année stressante pour les employeurs maritimes québécois. Pour certaines professions comme les officiers mécaniciens et les officiers de navigation, il n'y a carrément pas assez de candidats disponibles pour suffire à la demande. Résultat: des contrats de transport sont annulés ou reportés et des navires restent à quai. Le recrutement de main-d'œuvre requiert un investissement en temps et en ressources beaucoup plus important qu'auparavant. Et c'est vrai aussi pour plusieurs métiers maritimes à terre. À l'hiver 2020, le Comité sectoriel dévoilera les résultats d'une étude sur les besoins d'embauche par métiers dans l'industrie maritime. On en saura un peu plus sur l'état de la situation.

Sans être une solution miracle, la signature par Transports Canada en 2019 d'ententes de réciprocité pour la reconnaissance des brevets maritimes avec la Norvège et la France est certainement un pas dans la bonne direction. Quant à la relève locale, il faut travailler sans relâche pour l'intéresser aux carrières de notre industrie. Car la compétition est forte. En mécanique par exemple, de nombreux secteurs (mines, énergie, grande industrie, etc.) sont en mode séduction pour les futurs mécaniciens. C'est pourquoi le Comité sectoriel maritime a lancé la campagne EMBARQUE, qui utilise intensivement les réseaux sociaux pour véhiculer son message avec l'appui de la Stratégie maritime du Québec. **M**

Face à la pénurie de gens de mer Création de la Fondation de l'industrie maritime canadienne

Leo Ryan

Addressing seafarer shortage Establishment of Canadian Marine Industry Foundation

La Chambre de commerce maritime (CCM), établie à Ottawa, entend s'attaquer au problème croissant de la pénurie de gens de mer au Canada



CANADIAN
MARINE
INDUSTRY
FOUNDATION

FONDATION
DE L'INDUSTRIE
MARITIME
CANADIENNE

au moyen d'une démarche stratégique de portée nationale. À cette fin, en partenariat avec Transports Canada, la Garde côtière canadienne et le Bureau de la sécurité des transports, elle a mis sur pied la Fondation de l'industrie maritime canadienne (Canadian Marine Industry Foundation). En 2020, la Fondation lancera un plan de communication visant à frapper l'imagination de jeunes étudiants et de chercheurs d'emploi de tous horizons et à les intéresser à une carrière gratifiante dans le secteur maritime.

Plus de 200 000 Canadiens travaillent sur des navires, dans des ports ou à fournir un soutien logistique ou d'autres produits et services au secteur maritime.

«Malgré les nombreux avantages qu'il offre – excellents salaires, travail intéressant et varié, technologie moderne –, le secteur maritime connaît un grave problème de pénurie de main-d'œuvre et de compétences, affirme Bruce Burrows, président de la CCM. Bon nombre de nos membres ont désigné le développement de l'effectif comme le plus grand défi qu'ils aient à relever.»

Selon M. Burrows: «L'examen de la LTC [Loi sur les transports au Canada] a révélé que les gens de mer canadiens vieillissent et que le bassin de personnel qualifié diminue non seulement au Canada, mais partout dans le monde occidental.

«Le problème est devenu si grave que des armateurs canadiens ont dû immobiliser des navires faute d'équipages, et rappeler des capitaines et des premiers lieutenants partis à la retraite ou en congé. La tendance touche non seulement le secteur privé, mais aussi des organismes publics comme les administrations du pilotage et la Garde côtière, qui cherchent le même personnel dans un bassin de recrutement limité.

«Des pénuries de personnel se font aussi sentir pour les postes sur terre. Les services de ressources humaines cherchent aussi bien du personnel pour des postes subalternes que des candidats à des fonctions exigeant une formation spécialisée.

«Notre secteur a besoin de personnes hautement qualifiées, qui ont fait des études et obtenu de la formation spécialisée. Et souvent, nous sommes tous, dans le secteur privé et le secteur public, en concurrence entre nous pour trouver du personnel dans le même petit bassin de main-d'œuvre», insiste M. Burrows.

La Fondation de l'industrie maritime canadienne ne remplace pas les efforts de recrutement actuels, ni ne fait double emploi avec eux, indique encore M. Burrows. Elle vise à servir de guichet unique bilingue faisant connaître tout ce que le secteur maritime peut offrir. **M**

In an initiative aimed at addressing Canada's mounting seafarer-supply problem through a strategic, national approach, the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce

(CMC) has partnered with Transport Canada, the Canadian Coast Guard and the Transportation Safety Board to establish the Canadian Marine Industry Foundation (Fondation de l'industrie maritime canadienne). In 2020, the Foundation plans to launch a communications plan aiming to capture the imagination of young students and existing job-seekers from all walks of life to pursue rewarding careers in the marine sector.

More than 200,000 Canadians work on ships, in ports, and provide marine-related logistics, services and products.

“Despite the many perks that marine offers – great salaries, interesting and varied work, technology-driven – labour and skills shortages are an acute problem in the marine sector,” noted CMC President Bruce Burrows. “Many of our members have identified workforce development as their number one challenge.”

Mr. Burrows continued: “The CTA Review found that Canadian seafarers are aging and the pool of qualified seafarers is diminishing, not just in Canada, but throughout the Western world.

“The problem has become so acute that Canadian ship operators have had to tie up ships because they can not crew them and call back Captains and First Mates from retirement and leave. This is a trend that not only impacts the private sector but also public agencies like Pilotage Authorities and the Canadian Coast Guard, who are also looking for the same people from a small labour pool.

“Labour shortages are also affecting onshore positions — where HR departments are looking for everything from entry-level to highly-skilled positions with specialized training.

“Our sector needs people who are highly skilled and have specialized educations and training. And often — all of us in the private and public sector – are competing against each other within the same small labour pool,” Mr. Burrows stressed.

The CMIF, Mr. Burrows indicated, is not going to replace or duplicate existing recruitment efforts. Its goal is to act as a bilingual one-stop resource that provides the broader picture of everything the marine sector has to offer. **M**

Bruce R. Burrows
 President, Chamber of
 Marine Commerce
 Président, Chambre
 de commerce maritime



©CMC

*Enhancing the competitiveness of a great
 continental waterway*

A wish list for policymakers

As a New Year is upon us, the Chamber of Marine Commerce is unveiling its 2020 wish list for legislative and policymakers. At the top of our priorities is to ensure the Great Lakes-St. Lawrence waterway remains a reliable and efficient trade and transportation corridor for Canada and the United States.

This issue was brought into sharp focus in the second half of 2019 when New York politicians and residents pressured the IJC's International Lake Ontario-St. Lawrence River Board to raise water outflows from a dam on the St. Lawrence Seaway to unsafe navigation levels to help alleviate Lake Ontario flooding.

The pressure to "open up the floodgates" and halt shipping continued right up to the end of the year – despite the fact this would cost the broader economy \$250 million a week and scientific evidence showing this approach would only lower Lake Ontario levels by less than 4 centimetres per week.

Marine shipping worked diligently with stakeholders to ensure safe navigation at record outflow levels for five months last year, taking on 26 mitigation measures that cost the overall supply chain more than \$2 million per day. But solving this system-wide problem in the Great Lakes Basin is not possible through just the tweaking of outflows at one control point.

*Accroître la compétitivité d'une voie navigable
 continentale importante*

Une liste de souhaits pour les responsables de l'élaboration des politiques

Alors que la Nouvelle Année est à nos portes, la Chambre de Commerce maritime dévoile sa liste de souhaits pour 2020 à l'intention des responsables de l'élaboration des lois et des politiques. Notre plus grande priorité consiste à assurer que les Grands Lacs et le Saint-Laurent demeurent un corridor de commerce et de transport à la fois fiable et efficace pour le Canada et les États-Unis.

Cette question a suscité un intérêt profond au cours de la deuxième moitié de 2019, alors que des politiciens et des résidents de New York ont exercé des pressions sur le Groupe d'étude international sur le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent de la CMI pour qu'on augmente les débits d'eau à partir d'un barrage situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent à des niveaux risqués pour la navigation pour contribuer ainsi à réduire les inondations dans le lac Ontario.

La pression pour qu'on «ouvre les vannes» et interrompe le transport maritime s'est poursuivie jusqu'en fin d'année – malgré qu'il en coûterait à l'économie dans son ensemble 250 millions de dollars par semaine, alors que les preuves scientifiques démontrent qu'une telle approche abaisserait les niveaux dans le lac Ontario de moins de 4 centimètres par semaine.

Les responsables du transport maritime ont collaboré de manière diligente avec les intervenants pour assurer une navigation sécuritaire et des niveaux de débordement records l'an dernier, en adoptant 26 mesures d'atténuation qui ont coûté à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement plus de 2 millions de dollars par jour. Cependant, il est impossible de résoudre ce problème qui touche l'ensemble du système dans le bassin des

Grands Lacs en modifiant simplement les débordements d'un seul point de contrôle.

À compter de maintenant, la Chambre insistera pour obtenir une place à la table aux côtés des résidents du lac Ontario pour en venir à des solutions véritables. Nous faisons appel à la CMI et aux gouvernements afin qu'ils collaborent avec les intervenants concernés et qu'ils réalisent une étude sérieuse des niveaux d'eau et de leurs causes pour ensuite élaborer un «plan de résilience» qui permettra de répondre aux besoins des intervenants à l'avenir.

La réforme du pilotage au Canada

En juin 2019, on adoptait finalement la nouvelle loi visant à moderniser le système canadien de pilotage des navires commerciaux. Cette loi promet d'accroître l'efficacité et le caractère concurrentiel du transport maritime tout en assurant les normes de sécurité les plus élevées qui soient.

La Chambre exhortera maintenant le gouvernement canadien à mettre sur pied un comité consultatif national dans le but de recueillir les commentaires des intervenants sur la réforme en cours des politiques et des règlements connexes. Nos priorités consisteront à faire en sorte que les responsables de l'élaboration des politiques revoient les exigences en matière de pilotage (comme le pilotage double ou les zones obligatoires) en tenant compte des nombreuses avancées technologiques des 40 dernières années. Nous aimerions également qu'on améliore les programmes de certification des pilotes, qui permettent aux capitaines de navires canadiens et aux officiers de navigation en chef de piloter leurs propres navires. Il est important de prioriser la formation et l'évaluation à bord et que les programmes soient aussi efficaces que possible.

Le renouvellement des infrastructures portuaires et de la Garde côtière

Au cours des deux dernières années, le gouvernement fédéral canadien a investi au-delà de 100 millions de dollars dans les ports canadiens des Grands Lacs et du Saint-Laurent en plus d'avoir annoncé un renouvellement majeur de la flotte vieillissante de la Garde côtière au coût de 15,7 milliards de dollars. Le gouvernement cherche également à faire l'acquisition d'un bien servant exclusivement aux Grands Lacs avant de procéder à la révision complète de la flotte.

La Chambre exercera de fortes pressions au cours des prochains mois pour s'assurer que le gouvernement libéral nouvellement élu continue d'investir dans les infrastructures maritimes et qu'il donne suite aux engagements qu'il a pris à l'endroit de la Garde côtière. Nous demanderons qu'on utilise les navires remis à neuf à moyen terme de la Garde côtière et les nouveaux navires qui seront disponibles à plus long terme afin de participer aux opérations des brise-glaces sur les Grands Lacs, dans la Voie maritime, ainsi que sur le bas Saint-Laurent, où les livraisons de marchandises ont été interrompues ou retardées au cours des hivers et des printemps derniers en raison de pannes de service et du manque de biens.

Ce ne sont là que quelques-uns des sujets auxquels la Chambre concentrera son attention cette année, en plus de l'harmonisation du règlement sur les eaux de ballast pour les flottes intérieures, alors que nous poursuivons notre mission qui consiste à protéger et à accroître la compétitivité du mode maritime et à réaliser davantage d'activités sur nos voies navigables intérieures dans ce corridor commercial important que représentent les Grands Lacs et le Saint-Laurent. 

As we move forward, the Chamber will be pushing for a seat at the table alongside Lake Ontario residents to ensure real solutions. We are calling on the IJC and governments to collaborate with affected stakeholders to conduct a proper study into water levels and their causes, and to develop a "resiliency plan" that can address stakeholder needs into the future.

Canadian Pilotage Reform

New legislation to modernize Canada's pilotage system for commercial ships was finally passed in June 2019, which holds promise to improve the efficiency and competitiveness of marine transportation while still ensuring the highest standards of safety.

The Chamber will now be urging the Canadian government to form a National Advisory Board to gain stakeholder input into the ongoing reform of policies and supporting regulations. Our priorities will be to have policymakers review pilotage requirements (such as double piloting or mandatory zones) taking into account the many technological advancements over the past 40 years. We would also like to see improvements made to the pilot certification programs, which allow domestic ships' masters and senior navigation officers to pilot their own vessels. It is important for the focus to be on onboard training and evaluation and that the programs are as efficient as possible.

Port Infrastructure and Coast Guard renewal

The Canadian federal government has invested over \$100 million in Canadian Great Lakes-St. Lawrence ports during the past two years and also announced a major \$15.7 billion renewal for its aging Coast Guard fleet. It is also looking at acquiring an asset dedicated to the Great Lakes before the complete overhaul of the fleet.

The Chamber will be pushing hard in the coming months to ensure that the newly-elected Liberal government continues to invest in maritime infrastructure and advances its Coast Guard commitments. We will be asking for the medium-term refurbished Coast Guard vessels and longer-term new builds to be used to help resource ice-breaking in the Great Lakes, the Seaway and the lower St. Lawrence River, where cargo deliveries have been stalled or delayed in past winters and springs due to service breakdowns and a lack of assets.

These are among a host of issues the Chamber will be focusing on this year, including harmonization of ballast water regulations for domestic fleets, as we continue our mission to protect and enhance the competitiveness of the marine mode and shift more business to our inland waterways in the important Great Lakes-St. Lawrence trade corridor. 

ACPA 2020

Sustainability:
Shaping the Future

September 28—October 1, 2020
Toronto, Canada | ACPA2020.ca



ASSOCIATION OF
CANADIAN PORT AUTHORITIES

PORTS
TORONTO



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

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

A major inland port just minutes from the downtown core, the Port of Toronto provides quick, reliable access to 33 percent of the Canadian market. With more than 200,000 square feet of warehousing space and over 20 acres of paved marshalling area, the Port of Toronto is your connection to Southern Ontario and the world.

OWNED AND OPERATED BY:
**PORTS
TORONTO**

PortsToronto.com



Tom Peters

Jim Quinn voit des possibilités à saisir pour les ports canadiens

De grands navires, une modernisation des ports et, peut-être, l'option des ports canadiens comme moyen d'alléger la congestion routière au sud de la frontière, voilà quelques-uns des sujets auxquels pense Jim Quinn. Le flegmatique président-directeur général de l'Administration portuaire de Saint John a récemment été élu président du conseil de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC).

«C'est pour moi un honneur de présider le conseil d'administration de l'AAPC, a déclaré M. Quinn. Vu les enjeux cruciaux au programme, comme la numérisation, la sécurité et la durabilité, je suis impatient de travailler avec mes collègues des ports afin de renforcer notre position et d'aller de l'avant avec un plan qui fera progresser les ports du pays en tant que catalyseurs économiques pour tous les Canadiens.»

Il entreprend un mandat de deux ans alors que la modernisation des ports, la technologie d'avant-garde et la volonté d'accroître la sécurité sont des priorités non seulement pour les ports au Canada, mais dans le monde entier.

Fort d'une longue expérience dans le secteur maritime et dans le secteur public, M. Quinn entend se mettre immédiatement au travail avec la présidente de l'AAPC Wendy Zatylny, les membres du conseil d'administration et les PDG des ports pour promouvoir les intérêts des ports en ce qui concerne les politiques gouvernementales, les facteurs opérationnels et les enjeux environnementaux.

Avec l'avènement de navires plus grands – les porte-conteneurs, mais aussi les vraquiers et les paquebots de croisière –, la modernisation des ports est devenue un enjeu de toute actualité. M. Quinn rappelle que deux gouvernements fédéraux précédents ont étudié la question. Il prévoit que le nouveau gouvernement y reviendra, avec un nouveau ministre fédéral des Transports.

Modernisation et investissements

Il est vital de moderniser les ports et d'y investir pour qu'ils demeurent pertinents dans le monde maritime hautement concurrentiel d'aujourd'hui.

M. Quinn constate que dans l'hémisphère occidentale et en particulier aux États-Unis, les ports ont dépensé des millions de dollars pour pouvoir accueillir des grands navires, et pas seulement des porte-conteneurs. «Les paquebots de croisière deviennent plus grands, et les vraquiers deviennent plus grands, dit-il. Comme je vois les choses, si vous voulez être dans le coup, vous devez investir.»

M. Quinn n'a pas à chercher bien loin pour voir des ports qui se préparent à accueillir de plus grands navires.

Par exemple, le Port de Saint John bénéficie d'un programme de modernisation de 207 millions de dollars.

«Nous occupons une petite place sur le marché des conteneurs, donc nous faisons une modernisation pour les conte-

Jim Quinn sees opportunities for Canadian ports

Big ships, port modernization and maybe Canadian ports as an option for highway congestion south of the border, are just some of the things on Jim Quinn's mind these days. Mr. Quinn, the soft spoken President and CEO of the Saint John Port Authority, was recently elected Chair of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA).

Upon his nomination, Mr. Quinn said that he was "honored" to assume the role of Chair and, "With critical issues such as digitalization, security and sustainability on the policy agenda, I am eager to work with my port colleagues to consolidate our position and move forward with a plan that will advance Canada's ports as an economic enabler for all Canadians."

His two-year term comes at a time when port modernization, advanced technology and higher levels of security are priority issues not only at Canadian ports but globally.

With several years of experience in both the marine and public sectors, Mr. Quinn is anxious to hit the ground running and work with ACPA President Wendy Zatylny, board members and port CEOs to advance interest in terms of government policy and operational considerations and environmental issues that are of interest to ports.

With the advent of bigger ships, not only container ships but also bulk carriers and cruise ships, port modernization has become an important topic. Mr. Quinn said two previous federal governments have studied and reviewed the issue and he expects the new government will bring it up again under a new federal transport minister.

Modernization and investments

Port modernization and investment are vital if ports want to be relevant in today's highly competitive marine world.

If you look at what is going on in the Western Hemisphere, said Mr. Quinn, especially in the U.S. where ports have spent millions and millions of dollars "to allow them to be positioned to accept larger vessels and not just container vessels. Cruise vessels are getting larger and bulk ships too are getting bigger. The way I look at it is if you want to be in the game you have to make investments to put yourself in a position to be in the game," he said.

Mr. Quinn only has to look in his own backyard to see ports positioning themselves for bigger ships.

As an example, the Port of Saint John is undergoing a \$207 million modernization program.

"We are a niche player in containers so we are doing a modernization that has a focus on containers but certainly

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


DNV GL

 INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING



©SJPA

New ACPA Chair sees opportunities for Canadian ports amidst U.S. congestion issues.

Le nouveau président de l'AAPC voit des possibilités à saisir pour les ports canadiens, compte tenu de la congestion aux États-Unis.

neurs, mais en pensant aussi à d'autres marchés, précise M. Quinn. Nous sommes un port très diversifié.» La modernisation s'accompagnera de travaux de dragage qui accroîtront le tirant d'eau du Port, de 12,2 mètres à 15,2 mètres.

M. Quinn signale aussi l'agrandissement d'un quai au coût de 35 millions de dollars à Halifax. «Je crois que c'est absolument nécessaire, affirme-t-il. Pour moi, Halifax est un port clé dans notre réseau de transport, et il faut tenir compte de ce qui se passe sur le littoral Est et des navires qui passent par le canal de Suez.»

Il signale aussi les stratégies de croissance de Montréal et de Québec, et le développement des ports de Vancouver et de Prince Rupert.

On peut toutefois se demander si toute cette expansion, surtout dans les ports de la côte Est canadienne, se justifie. Les projets en cours ou prévus sont nombreux: il y en a à Halifax (agrandissement d'un quai), à Saint John (modernisation des quais), à Québec (nouveau terminal à conteneurs), à Montréal (nouveau terminal) et, en Nouvelle-Écosse, à Melford (nouveau terminal) et à Sydney (nouveau terminal).

«Je crois qu'il y a beaucoup de discussions au sujet de l'établissement de nouveaux ports, dit M. Quinn, et je crois que les élus devront discuter des avantages qui peuvent en découler pour l'économie canadienne. Nous savons bien qu'il y a beaucoup de marchandises qui viennent des États-Unis jusqu'au Canada ou du Canada vers les États-Unis. Je crois que le Canada pourrait jouer un plus grand rôle.»

La congestion aux États-Unis appelle à des solutions

M. Quinn estime que les ports américains ont dans une certaine mesure agi pour faire face à la congestion dans les ports, «mais la congestion reste un problème croissant pour les réseaux terrestres». M. Quinn croit que les ports canadiens «peuvent offrir des solutions pour les expéditeurs».

Alors, est-ce que les ports sont en bonne santé? Le nouveau président du conseil de l'AAPC semble le croire. «Il me semble que dans l'ensemble, la réponse est oui», dit-il.

Les ports canadiens ne sont pas maintenant en vie artificiellement, et ils continuent de faire ce qu'il faut et de poursuivre leurs activités, ajoute-t-il. Il y a certes des fluctuations dans le volume de fret en raison de guerres commerciales et d'autres facteurs de cette nature, mais les ports canadiens ont réagi de façon utile.

M. Quinn sera le porte-parole de l'AAPC et de ses membres dans les deux années à venir, et il le fera sur un ton positif: «Globalement, les ports font un travail excellent pour contribuer à l'activité économique au Canada.» 

with an eye to other commodities. We are very much a diverse port," Mr. Quinn said. With the modernization will also come dredging taking Saint John's operational depth from 12.2 metres to 15.2 metres.

Mr. Quinn also points to the \$35 million pier expansion happening in Halifax "which is something I believe is absolutely required. Halifax, for me, is a key port in our transportation system and our economy and they have to keep an eye on what is happening on the East Coast and on ships transiting the Suez Canal," he said.

Mr. Quinn also referred to expansion strategies in Montreal and Quebec and the growth at the ports of Vancouver and Prince Rupert.

But I asked if all this expansion, especially at East Coast Canadian ports makes sense. The projects either underway or planned include Halifax (pier extension), Saint John (pier modernization), Quebec City (new container terminal), Montreal (new terminal), and Melford (new terminal) and Sydney (new terminal) in Nova Scotia.

"I think that there is a lot of discussion about the establishment of new ports and I think politicians will have to have the discussion to see how those approaches will benefit the Canadian economy. Certainly we know that we have a lot of cargo that comes through the States into Canada or from Canada to the U.S. I think Canada can play a larger role," he suggested.

U.S. congestion issues need solutions

Mr. Quinn noted that U.S. ports have addressed, to a certain degree, congestion issues "on the port side of the gate but congestion is still a growing concern on the other side of the gate," and this is where Quinn believes there are opportunities for "Canadian ports to offer some solutions for that shipping world." So are Canadian ports healthy? The new ACPA chair seems to think so.

"I think that overall, the answer is yes," he said. Canadian ports are not on life support and they continue to do the right things and be a going concern, he adds. Yes, there are fluctuations in cargo because of trade wars and things of that nature, but he believes Canadian ports have been responsive in a good way.

As he sets out to be the voice of the ACPA and its members over the next two years, Mr. Quinn does it with a positive tone. "Overall ports are doing an excellent job in contributing to the economic activity in Canada."





Colin Laughlan

Protecting privacy rights in international e-commerce

A little-known project led by China, with substantial participation from Canada, to protect personal privacy rights in international e-commerce is currently proceeding under the joint auspices of the International Standards Organization and the International Electrotechnical Commission (ISO/IEC).

A small team of experts is revising the foundational global standard for electronic data exchanged in business transactions. The multipart ISO/IEC Standard 15944 for electronic data interchange, or "Open-EDI," will include new sections for cross-border data flows and the protection of personal information. Based on OECD privacy principles promulgated four decades ago, the new standard will facilitate technological solutions for legal and operational compliance by organizations in multiple national jurisdictions.

"We have generalized the applicable worldwide laws and regulations into a streamlined list of requirements in the Standard," Wenfeng Sun, Associate Researcher at the China National Institute for Standardization, told *Maritime Magazine*. Mr. Sun, who is Convenor of the international Working Group on the project, chaired a week-long meeting in Montreal at the end of October 2019.

"Without this Standard for the implementation of information systems or some other infrastructure, the designer, the developer, the end-user have to look at the legal documents one-by-one. This is really complicated for them. This will make it easy for implementers to make their applications conformant to the international laws and regulations," said Mr. Sun. The Montreal working session also included experts from Canada, Korea, Italy and the United States contributing in related areas of Distributed Business Transactions, Blockchain, and Biometrics

Around the world, there are now data protection laws for personal information in over 80 countries, potentially slowing the growth of international e-commerce. According to the most recent figures (2017) from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 80 per cent of global online sales of US\$29 trillion were domestic. The privacy provisions



©YAHUI MENG

Wenfeng Sun,
Associate Researcher, China
National Institute for
Standardization

Wenfeng Sun, chercheur
à l'Institut national chinois
de normalisation.

La protection de la vie privée dans le cybercommerce international

La Chine dirige un projet méconnu, auquel le Canada apporte une participation substantielle, visant à protéger les droits à la vie privée dans le cybercommerce international. Le projet est mené sous l'égide de l'Organisation internationale de normalisation et de la Commission électrotechnique internationale (ISO/CEI).

Un petit groupe de spécialistes révisé la norme de référence mondiale pour les données électroniques échangées dans des transactions commerciales. La norme multivolet ISO/CEI 15944 sur l'échange de données électroniques, ou «EDI ouvert», comprendra de nouvelles dispositions concernant la circulation transfrontalière de données et la protection des renseignements personnels. S'appuyant sur les principes de l'OCDE en matière de vie privée, promulgués il y a quatre décennies, la nouvelle norme facilitera les solutions technologiques pour assurer la conformité aux obligations légales et opérationnelles des organisations présentes dans plusieurs pays.

«Nous avons généralisé les lois et règlements pertinents du monde entier dans une liste intégrée d'exigences faisant partie de la norme», a expliqué au *Maritime Magazine*

Wenfeng Sun, chercheur à l'Institut national chinois de normalisation. M. Sun est le coordonnateur du groupe de travail international chargé du projet. Il a présidé une réunion d'une semaine à Montréal, à la fin d'octobre 2019.

«Sans cette norme ou quelque autre infrastructure pour la mise en place de systèmes d'information, le concepteur, le développeur

et l'utilisateur final doivent passer les documents juridiques en revue un par un, ce qui est très compliqué, dit M. Sun. Avec la norme, il sera facile d'assurer la conformité des applications aux lois et règlements internationaux.» Ont aussi participé à la séance de travail de Montréal des spécialistes du Canada, de Corée, d'Italie et des États-Unis dans les domaines connexes des transactions commerciales réparties, des chaînes de blocs et de la biométrie.

Aujourd'hui, plus de 80 pays ont des lois sur la protection des renseignements personnels dans les données, ce qui pourrait freiner l'essor du cybercommerce international. En 2017, selon les plus récentes données de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNU-



CED), 80 % des ventes en ligne à l'échelle mondiale, qui s'élevaient à 29 000 milliards de dollars américains, se faisaient à l'intérieur des frontières nationales. Les dispositions sur la vie privée contenues dans la nouvelle norme peuvent jouer un rôle déterminant en facilitant le passage du cybercommerce intérieur au commerce international.

Le Règlement général sur la protection des données (RGPD) que l'Union européenne (UE) a adopté en 2018 est un exemple important de réglementation à prendre en compte. Il a une portée extraterritoriale, s'appliquant aux renseignements personnels des citoyens de l'UE dans le monde entier. La non-conformité peut entraîner des amendes de 4 % du chiffre d'affaires annuel mondial, voire l'exclusion du commerce en Europe.

Délégation canadienne du projet de révision

Jake Knoppers, conseiller principal du gouvernement du Canada sur la première norme EDI ouvert élaborée il y a plus de 20 ans, dirige maintenant la délégation canadienne coopérant au projet de révision. «Dans les années 1990, a-t-il dit récemment en entrevue, le cybercommerce et les télécommunications ont évolué au point où les organisations pouvaient relier leurs ordinateurs directement. Maintenant, des contraintes externes, comme les différents ressorts de compétence, doivent être pris en compte. Le ressort de base est l'État-nation des Nations Unies. La protection de la vie privée est un des soucis clés qu'ont en commun la plupart des ressorts, donc il y a de nouvelles exigences à cet égard. La norme est valable dans tous ces ressorts car elle indique les exigences générales auxquelles doivent satisfaire les parties à une transaction commerciale. Elles n'avaient simplement jamais été énoncées d'une façon qui peut se rapporter à la technologie de l'information.»

Les exigences de protection de la vie privée figurant dans la norme révisée se répartissent en deux nouvelles parties, explique-t-il: une sur la protection dès la conception et une sur la circulation transfrontalière de données.

«Au Canada, dit-il, la protection des renseignements dès la conception a fait l'objet d'une initiative lancée il y a 10 ou 15 ans par Ann Cavoukian, qui était alors commissaire à la protection de la vie privée en Ontario. Le principe fondamental est qu'il faut d'emblée intégrer la capacité de protéger la vie privée dans la conception de systèmes d'information.»

Pour la circulation transfrontalière de données, explique-t-il, «les droits qu'a une personne dans un ressort seront protégés dans un autre ressort. C'est un des éléments qui a présidé à l'adoption au Canada de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques (LPRPDE) – il fallait qu'elle soit harmonisée et jugée égale par rapport aux exigences de protection de la vie privée, par exemple, de l'Union européenne».

«Le Canada est un pays commerçant, ajoute M. Knoppers, donc le commerce international est important. C'est une autre raison pour laquelle le Canada a adopté la LPRPDE. Elle traite non seulement de renseignements personnels, mais en outre, les dispositions sur les documents électroniques étaient un moyen de permettre aux ministères et organismes fédéraux de passer du papier au numérique en ce qui concerne les règles et la réglementation.» 

in the new Standard can play an important role in turning the world's domestic e-commerce into international trade.

One example is the European Union's General Data Protection Regulation (GDPR) implemented in 2018. It is particularly salient because of its extra-jurisdictional reach applying to personal information of EU citizens anywhere in the world. Non-compliance with the EU regulation can result in fines of 4 per cent of annual global revenues, and in extreme cases being cut off from trade with Europe.

Canadian delegation to revision project

Dr. Jake Knoppers, the Government of Canada's senior advisor on the original Open-EDI Standard developed over twenty years ago, now heads the Canadian delegation to the revision project. "In the 1990s," he said in a recent interview, "e-commerce and telecommunications had developed to the point where organizations could interlink their computers directly. Now external constraints like jurisdictional domains have to be taken into account. The basic jurisdictional domain is the UN nation state. Privacy is one of the key common aspects of most jurisdictional domains so there are new parts which deal with privacy protection requirements. The Standard works within all these domains by stating the requirements on the parties to the business transaction generally. They've just never been explained in a way that can map to the information technology."

The privacy protection requirements in the revised Standard fall into two new parts, he pointed out: one on Privacy by Design, the other on cross-border data flows.

"In Canada," he said, "Privacy by Design was an initiative started about 10 or 15 years ago by Dr. Ann Cavoukian, who was then Ontario's Privacy Commissioner. The basic tenet is that when you build your information systems, you should design the ability to support privacy right from the beginning,"

For cross-border data flows he further explained, "the rights of the individual in one jurisdictional domain will be protected in another domain. That's one reason why Canada developed the Personal Information Protection and Electronic Documents Act (PIPEDA) – so it would be harmonized and deemed to be equal in privacy protection requirements, such as those in the European Union."

Dr. Knoppers added: "Canada is a trading country, so international trade is important – that's another reason why Canada developed PIPEDA. Not only did it deal with personal information, but the Electronic Documents Act was a way of allowing federal ministries and agencies to move from paper to digital-based modes with respect to the rules and regulations." 

WE KEEP MOVING YOU

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

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



#portofantwerp

Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**



Nick Savvides

Un investissement majeur pour un grand port polonais sur la Baltique

La Pologne entend manifestement jouer un plus grand rôle dans la logistique et le commerce à l'échelle internationale. La direction de son port de Gdansk a annoncé son intention de créer une installation portuaire majeure permettant de joindre, par la Baltique, l'arrière-pays d'Europe de l'Est et ses 100 millions d'habitants. Le projet de 4 milliards de dollars américains consiste à aménager un «Port central» comptant jusqu'à neuf terminaux.

Le vice-président, Infrastructure du Port, Marcin Osowski, a dit au *Maritime Magazine* que le concept technique du Port central a été élaboré en mai et que la première phase opérationnelle pourrait ouvrir en 2026-2027.

«Nous avons fait appel à un consultant renommé, qui a dressé une liste de clients potentiels, a indiqué M. Osowski.

Poland's Baltic gateway unveils biggest maritime investment project in Europe

You might call it a striking example of Poland embarking on an ambitious goal to expand its role in international trade and logistics. Plans for a major Baltic seaport facility to serve an Eastern European hinterland with 100 million people have been announced by the Polish port of Gdansk, which has mapped a US\$4 billion expansion called the Euro Central Port (ECP) with up to nine terminals.

The port's VP Infrastructure, Marcin Osowski, told *Maritime Magazine* that the technical concept for ECP was developed in May this year and the hope is that the first operational phase will open in around 2026-27.

"We have used a renowned third-party consultant who has drawn up a list of clients and we hope

Aerial view including artist rendering of huge project called Euro Central Port.

Vue aérienne avec une représentation du vaste projet de «Port central».



PORT
GDAŃSK

to convert that list into two or three customers,” said Mr. Osowski.

Situated in northern Poland at the mouth of the Vistula River, Gdansk is a 1,000-year-old port and ECP will be placed between, what Mr. Osowski calls the new and old ports, built on reclaimed land outside of the city area.

The old port area handles ro-ro and passenger ferries on the river and the new port area will be placed outside of the port on the Gulf of Gdansk and will offer access to some of the world’s largest vessels.

Mr. Osowski said ECP would include 19 km of operational quays, 8.5 km of breakwaters in nine terminals. He added the terminals would be used for containers, passengers, bulk and liquid bulk as well as LNG and ro-ro operations.

Exploring US and Canadian markets

“North America, from a geopolitical perspective, will be very important for us, particularly the east coast region and we are exploring the US and Canadian markets to see how we can connect those regions with our eastern and central European markets,” Mr. Osowski explained.

In addition, the new owners of Gdansk’s Deep-water Container Terminal (DCT), Port of Singapore Authority’s (PSA) PSA International, which took over the running of the terminal with its shareholder partners, the Polish Development Fund (PFR) and the IFM Global Infrastructure Fund (GIF) in May 2019, expect to develop DCT and to double its throughput.

Currently, DCT handles 50 million tonnes of cargo and PSA, which holds 40% of the shares with the remaining 60% shared equally by PFR and GIF, wants to double cargo to 100 million tonnes, including raising its container volumes from 2.2 million TEU to 7 million TEU, although no timeframe is given for this target.

Using the public/private partnerships model that has been successful in the United Kingdom, Gdansk expects to attract private investors to develop the infrastructure, while the port area will be maintained by the Polish authorities, “We will give franchises of 30 to 40

Nous espérons que deux ou trois d’entre eux deviendront effectivement des clients.»

Gdansk est un port millénaire situé dans le nord de la Pologne à l’embouchure de la Vistule. Le Port central se trouvera entre ce que M. Osowski appelle le nouveau port et l’ancien, construit sur un terrain récupéré à l’extérieur de la zone urbaine.

L’ancien port reçoit des traversiers rouliers et des traversiers à passagers, sur le fleuve. Le nouveau se trouvera sur le golfe de Gdansk. Il sera accessible aux plus grands navires du monde.

M. Osowski précise que le Port central comprendra 19 km de quais opérationnels, 8,5 km de brise-lames et 9 terminaux. Les terminaux serviront pour des conteneurs, des passagers, du vrac sec, du vrac liquide et du GNL ainsi que des opérations ro-ro.

Les marchés américain et canadien

«D’un point de vue géopolitique, l’Amérique du Nord sera très importante pour nous, et surtout la région de la côte Est, explique M. Osowski. Nous examinons les marchés américain et canadien pour voir comment nous pouvons les relier à nos marchés d’Europe de l’Est et d’Europe centrale.»

En outre, le nouveau propriétaire du terminal à conteneurs en eau profonde (DCT) de Gdansk, PSA International, prévoit doubler sa capacité. PSA International relève de l’Administration portuaire de Singapour et exploite le terminal depuis mai 2019 avec ses partenaires actionnaires, le Fonds de développement polonais (PFR) et le Global Infrastructure Fund (GIF) d’IMF.

Le DCT reçoit actuellement 50 millions de tonnes de marchandises. PSA, qui détient 40 % des actions alors que PFR et le GIF s’en partagent 60 %, veut arriver à 100 millions de tonnes. En particulier, le trafic de conteneurs passerait de

2,2 millions d’EVP à 7 millions. PSA n’a toutefois pas fixé d’échéance pour y parvenir.

Recourant au modèle des partenariats public-privé qui a été si fructueux au Royaume-Uni, Gdansk compte attirer des investisseurs privés pour le développement de l’infrastructure. La zone du Port sera entretenue par les autorités polonaises. «Nous accorderons des concessions de 30 à 40 ans pour que des sociétés privées investissent dans le Port», explique M. Osowski.



©PORT OF GDANSK

Marcin Osowski targets a first operational phase in 2026-2027.

Marcin Osowski prévoit une première phase opérationnelle en 2026-2027.

Quand le développement du DCT et l'aménagement des terminaux du Port central seront terminés, Gdansk s'attend à recevoir non moins de 200 millions de tonnes de marchandises par année. Voilà qui est la moitié de la capacité de Hambourg, mais néanmoins un volume conséquent.

Une partie de ce volume sera facilitée par le lien à l'ambitieuse initiative chinoise «Une ceinture, une route», qui veut relier l'Europe, l'Afrique et l'Asie par le rail. Gdansk est sur le point d'augmenter le nombre de lignes ferroviaires desservant le Port, de quatre à sept, dans la première phase du développement du DCT, et à Gdansk, on s'attend à ce qu'un grand nombre de conteneurs soient livrés de l'Asie à l'arrière-pays européen via le port polonais, selon M. Osowski.

Cet arrière-pays s'étend de la Baltique à la mer Noire. Il comprend la Pologne, les républiques tchèque et slovaque, la Roumanie, la Hongrie, la Bulgarie et l'Ukraine. M. Osowski affirme que Gdansk a des arguments probants à présenter à ses clients, tant à l'Est qu'à l'Ouest. Il croit qu'ils convaincront les grandes compagnies maritimes de transport par conteneurs. En deux mots, dit-il, «c'est la voie la plus rapide vers la région de l'Est européen». 

years for private companies to invest in the port,” explained Mr. Osowski.

By the time the development of DCT and the ECP terminals are completed, Gdansk expects to handle a sizeable 200 million tonnes of cargo annually, half the capacity of Hamburg, but still a significant volume.

Part of this volume will be facilitated by the link to China's ambitious One Belt One Road initiative that seeks to link Europe, Africa and Asia by rail. Gdansk is set to increase its rail lines into the port from four to seven in the first phase of development at DCT and it expects that many containers will be delivered from Asia to the European hinterland, via the Polish port, according to Mr. Osowski.

With hinterland that stretches from the Baltic to the Black Sea and includes Poland, the Czech and Slovak Republics, Romania, Hungary, Bulgaria and Ukraine, Mr. Osowski affirms that Gdansk has a compelling business case to offer its clients, both in the east and the west, which he believes will include the leading container shipping lines. Simply put, it's “the quickest route to the Eastern European region.” 



**13 WEEKLY
GLOBAL SERVICES**

**Port of
Halifax**

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

 **AVERAGE DWELL TIME
OF < 48 HOURS**

**WE'VE GOT
YOUR NUMBER.**

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

PortofHalifax.ca



Carroll McCormick

Arctic Wonders Seen From the Air

Some favourite memories from airplane and helicopter passengers remind us that the North is much more than snow and ice.

During her eight years working for Calm Air, Doreen Hyde, born in Churchill and raised in Rankin Inlet, logged plenty of airtime. On occasion she would see hunters motoring out of Nunavut communities such as Rankin Inlet, Chesterfield, Repulse Bay and Naujaat in their boats. "There were a lot out of Rankin Inlet. In Naujaat you see a lot, because it is the end of the whale season. You might even see pods of narwhals."

Her father might even have been among those hunters as she flew overhead. "My dad goes out when one of his close friends invites him." As an Inuit, she can make meaningful connections between these sights and what happens on the ground. "Once they catch seals or beluga whales, they contact the town that there is meat to be given out. A community feast is done at the end of an event; for example, a trade show is ended with a community feast and what is called a square dance."

Several generations may join in, she says. "The elders and grandchildren alike will get excited. The grandchildren are happy to do it for their parents and grandparents, and possibly great grandparents."

Doreen has also flown over herds of caribou, a sight that her husband Mike, who worked in Rankin Inlet for five years as the grocery manager for the Northern, vividly recalls. "In February of 2017, I was flying to Winnipeg for a work conference. As we were flying outside of Rankin Inlet towards the south there was a massive herd of Caribou - at least 10,000 - that were running. It looked like the ground was moving. It was absolutely beautiful."

Polar bears, cliffs rise straight up out of the sea, landslides, tidal mudflats, ice pans, and a giant grizzly bear racing for the water are among the sights Colin Atkinson, a Prince Edward Island-based land surveyor, has enjoyed. Over Melville Island Mr Atkinson once saw a display of fall colours. "Everything on the ground was turning bright red, yellow and orange colours," he recalls. "The scenery is pretty impressive."

Les merveilles de l'Arctique vues du ciel

Des souvenirs de passagers d'avion et d'hélicoptère nous rappellent que le Nord, c'est tellement plus que de la neige et de la glace.

Doreen Hyde est née à Churchill et a grandi à Rankin Inlet. En huit ans au service de la compagnie aérienne Calm Air, elle en a accumulé, des heures de vol. Elle a vu des chasseurs partant en bateau de collectivités nunavoises comme Rankin Inlet, Chesterfield, Repulse Bay ou Naujaat. «À Naujaat, il y en a beaucoup à la fin de la saison des baleines. Il arrive même qu'on aperçoive des bancs de narvals.»

Son père aurait bien pu être un de ces chasseurs qu'elle survolait. «Mon père accompagne ses amis proches quand ils l'invitent.» En tant qu'Inuite, elle sait comment les choses se passent sur le terrain. «Lorsqu'ils attrapent un phoque ou un béluga, ils signalent à la communauté qu'il y aura de la viande à distribuer. Un festin communautaire est organisé, avec une danse carrée, à la fin d'une manifestation – par exemple, après un salon commercial.»

Plusieurs générations participent volontiers, dit-elle. «Les aînés autant que les petits enfants se réjouissent. Les plus jeunes sont heureux de se joindre à leurs parents, leurs grands-parents, voire leurs arrière-grands-parents.»

Doreen a aussi survolé des troupeaux de caribous. Son mari Mike, qui a travaillé cinq ans à Rankin Inlet comme gérant d'épicerie au magasin Northern, garde un souvenir vivace de cette vision: «En février 2017, je volais vers Winnipeg pour une conférence liée au travail. Au sud de Rankin Inlet, il y avait un énorme troupeau de caribous – au moins 10 000 bêtes – courant à l'unisson. On aurait dit que le sol bougeait. C'était absolument magnifique.»

Des ours polaires, des falaises surgissant de la mer, des glissements de terrain, des vasières de marée, des radeaux de glace et un énorme grizzly se précipitant vers l'eau, voilà autant d'images qui ont émerveillé Colin Atkinson, un arpenteur venu de l'Île-du-Prince-Édouard. Au-dessus de l'île Melville, il a une fois vu un étalage de couleurs automnales. «Tout ce qui était au sol prenait des teintes vives de rouge, jaune et orange. Le panorama était saisissant.»

En retournant en hélicoptère à une cabine à l'épreuve des ours sur la rive sud de l'île Melville, les passagers ont été témoins d'une scène mémorable. Le pilote a repéré ce que



©HARK NIJJAR

The surreal colours of Arctic ponds in the early morning.

Les couleurs surréelles des mares de l'Arctique au petit matin.

M. Atkinson décrit comme une vague masse noire. Alors que le pilote s'en approche prudemment, ils constatent que c'est une meute de loups dévorant deux bœufs musqués. M. Atkinson raconte comment les loups ont réagi lorsqu'ils ont remarqué l'hélicoptère venant vers eux: «Ils se sont tous enfuis dans une direction, sauf quatre. Trois sont venus vers l'hélicoptère. L'autre en a fait le tour et l'a approché de l'arrière. Il n'avait aucune peur. C'était très impressionnant.»

J'ai demandé à Hark Nijjar, un photographe canadien qui fait du travail pour la société minière Baffinland depuis 2015, de me parler des mares de l'Arctique. On dirait qu'il y en a partout, d'après ce que je me rappelle d'un vol d'Edmonton à Tuktoyatuk. «Elles sont d'un bleu émeraude. Le contraste entre la terre et l'eau, et les différentes nuances de bleu, c'est de toute beauté. Certaines mares sont très peu profondes. D'autres le sont davantage, leur eau est bleue, et on ne voit pas le fond.

«Elles révèlent réellement leurs couleurs entre 8 h et 10 h, quand le soleil est un peu bas à l'horizon. Le matin, quand l'air est encore relativement calme, l'eau est presque comme du verre.

«Il n'y a absolument rien qui indique l'échelle. Il n'y a pas d'arbres. Il y a des rochers et des collines. Vous n'avez aucune idée des dimensions des mares. Je dirais qu'elles sont plus grandes qu'un étang moyen. Certaines sont grandes comme de petits lacs. C'est renversant.» **M**

One memorable sight was during a chopper ride back to a bear-proof cabin on the south shore of Melville Island. The pilot spotted what Mr Atkinson described as a black blob. Cautiously flying closer, they saw that it was a pack of wolves feeding on two muskox. Upon noticing the approaching chopper, Mr Atkinson says, "All the wolves took off in one direction except four. Three came towards the helicopter. The other one did a loop and came up behind the helicopter. It had no fear. That was pretty cool to see."

I asked Hark Nijjar, a Canadian mining photographer who has photographed for Baffinland since 2015, about puddles, a seemingly ubiquitous feature of the land that I recall from a flight from Edmonton to Tuktoyatuk. "They are like an emerald blue colour. The contrast between the land and water, and the different shades of blue, are beautiful. Some of them are very shallow. Some are deeper because the water is blue and you can't see the bottom.

"They really show their colours between eight and ten in the morning, when the sun is a little bit low on the horizon. Early in the day when the air is still relatively calm the water is almost like glass.

"There is absolutely no sense of scale. There are no trees. There are boulders and hills. You have no idea how big the puddles are. I'd say they are bigger than the average pond. Some are as big as small lakes. It is mind boggling." **M**

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**

HWY/AUT
H₂O



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF NORTH
AMERICA



TRADING IN
OVER 50 GLOBAL
MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

**SIMPLE.
COMPETITIVE.
CONNECTED.**

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

@HWYH2O

WWW.HWYH2O.COM

**Terence F. Bowles**

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

Une voie maritime résiliente

La Voie maritime du Saint-Laurent a célébré son 60^e anniversaire en 2019. Tout au long des six dernières décennies, elle a donné un exemple édifiant de coopération binationale. Aujourd'hui, au terme d'un programme de modernisation de 10 ans, la Voie maritime est revitalisée et prête à servir ses diverses parties prenantes dans les décennies à venir.

Nous faisons notre travail discrètement, en coulisses, mais la Voie maritime revêt une importance qui est souvent insoupçonnée dans la vie quotidienne d'un grand nombre de Canadiens et d'Américains, au vu des marchandises qui y sont transportées. Il y a par exemple:

- du blé et autres grains pour le pain que nous mangeons;
- du minerai de fer et du charbon pour l'acier utilisé dans la fabrication d'autos, la construction et toutes sortes de machines et appareils;
- des granulats et de l'asphalte pour les routes;
- du sucre servant à de multiples utilisations culinaires;
- du ciment pour la construction aussi bien des routes que des ponts et des maisons;
- de l'essence et du kérosène aviation qui nous permet d'arriver à nos destinations;
- du sel pour le déglacage de nos routes pendant l'hiver;
- des éoliennes qui produisent de l'électricité.

Nous avons un avantage décisif pour attirer de nouvelles marchandises sur la Voie maritime: le transport sur l'eau est la solution la plus écologique. À l'heure où les expéditeurs cherchent à réduire leur empreinte carbone en transportant davantage de marchandises sur l'eau, la Voie maritime a la capacité voulue pour répondre à leurs besoins. En effet, ses écluses et chenaux existants peuvent recevoir le double du volume actuel de marchandises. Le secteur du transport maritime fait face à des coûts et des défis techniques en raison du passage aux carburants à faible teneur en soufre, mais ce changement renforcera encore l'intérêt du transport maritime dans la lutte contre la pollution et les changements climatiques.

Un des signes les plus éloquentes de l'avenir prometteur de notre voie navigable est l'investissement de milliards de dollars consenti par des armateurs pour des navires expressément destinés à naviguer sur nos eaux. L'an dernier, notre trafic a atteint les 41 millions de tonnes de marchandises, le meilleur résultat depuis la crise financière mondiale.

La nécessité de parler d'une seule voix en tant qu'industrie n'a jamais été plus grande, compte tenu des défis que nous avons à relever collectivement sur de nombreux plans. Nous avons d'excellentes relations avec le gouvernement du Canada (Transports Canada) et la Garde côtière canadienne, avec le gouvernement des États-Unis (Saint Lawrence Seaway Development Corporation, qui relève du département des Transports) et la Garde côtière américaine, et avec d'autres instances d'élaboration de

A Resilient Seaway

The St. Lawrence Seaway marked its 60th anniversary in 2019. Over the past six decades, the Seaway has stood as an exceptional example of binational cooperation. Today, after a 10-year modernization program, we have a newly energized Seaway ready to serve its stakeholders for decades to come.

Although we work quietly in the background, many would be surprised to learn of the impact cargoes carried on the Seaway have on the daily lives of a large number of Canadians and Americans. Some examples are:

- Grain for the bread we eat
- Iron ore and coal for steel used in vehicles, building construction and all manner of machinery and appliances
- Aggregates and asphalt for road building
- Sugar for all types of culinary uses
- Cement for constructing everything from roads to bridges and houses
- Gasoline and jet fuel to get us to our destinations
- Salt for de-icing winter roads
- Wind turbines for generating electricity

We have a key advantage when attracting new cargoes to the Seaway, since marine transportation provides the "greenest" method of moving cargo. As shippers become more attuned to lowering their carbon footprint by moving more cargo by water, the Seaway has the capacity to meet their needs, as our existing locks and channels can accommodate double the existing volume of cargo. While shipping is facing certain costs and technical challenges with the move to low sulphur fuels in 2020, this change will further reinforce the value of using marine transportation in the fight to lessen pollution and climate change.

One of the strongest indications that our waterway has a bright future is the billions of dollars that Seaway carriers have invested in building ships specifically for trade within our waters. Last year, we reached 41 million tonnes of cargo, the best performance since the Global Financial Crisis.

The need to speak with one voice as an industry has never been greater, given the challenges we collectively face on many policy fronts. We have an excellent relationship with the Government of Canada (Transport Canada) and the Canadian Coast Guard, the U.S. Government (Saint Lawrence Seaway Development Corporation, within the Department of Transportation) and the US Coast Guard, and other

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



45 Phares pour les amoureux du patrimoine maritime. *Lighthouses for the maritime heritage enthusiast.*

Un montant de chaque vente sera remis à la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent pour la poursuite de sa mission.

An amount of each sale will be donated to the Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent to fulfill its mission.



COMMANDEZ VOTRE AFFICHE SUR / ORDER YOUR POSTER ON www.chasseurdephares.com/affiche

FONDATION 
l'Institut maritime du Québec

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

Fondation de l'IMQ
Campagne majeure de financement 2019-2024
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

Buoy tender operation carried out by a Canadian Coast Guard vessel on the St. Clair River.

Opération de balisage effectuée par un navire de la Garde côtière canadienne sur la rivière Sainte-Claire.



©CANADIAN COAST GUARD

politiques. Ces relations sont essentielles quand survient une crise, par exemple les niveaux d'eau élevés et les inondations qui ont touché le bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent cette année. En étroite collaboration avec des responsables gouvernementaux, la Commission mixte internationale et le Conseil international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, les armateurs de la Voie maritime et les pilotes, nous avons pris des mesures qui ont permis d'assurer un débit d'eau record en même temps que la sécurité de la navigation commerciale.

Comme toutes les entreprises, nous devons composer avec un environnement opérationnel qui change constamment, apportant de nouveaux défis et exigeant des adaptations. Des tarifs douaniers, combinés à une incertitude économique, ont créé une pression baissière sur nos volumes de marchandises cette année. Cela étant, nous travaillons avec les ports et les débardeurs, les pilotes et de nombreux autres membres de la chaîne d'approvisionnement maritime pour repérer des améliorations qui rendraient la Voie maritime encore plus productive. Par exemple, nous savons que le Port de Rotterdam a mis en place un système innovateur pour optimiser la consommation de carburant dans les trajets des navires. À la Voie maritime, de concert avec d'autres acteurs du secteur, nous étudions les possibilités en ce sens. Nous examinons aussi le potentiel de bouées de navigation tous temps et de bouées virtuelles dans la Voie maritime comme moyen d'accroître notre compétitivité sur le plan des coûts.

En achevant notre 60^e année, considérant tout le progrès réalisé, nous pouvons véritablement affirmer que la Voie maritime du Saint-Laurent est devenue encore plus résiliente, et ainsi apte à continuer de servir comme axe vital des transports et du commerce. 

policy-making governing bodies. These relationships are critical when faced with a crisis, such as the high water levels and flooding experienced this year in the Great Lakes and along the St. Lawrence River. Working closely with government officials, the International Joint Commission and its International Lake Ontario St. Lawrence River Board, Seaway carriers and pilots, we implemented measures that allowed for record water flow volumes while ensuring the safety of commercial navigation.

Like all businesses, we face an ever-changing operating environment, bringing with it challenges that require adaptation. Trade tariffs, combined with economic uncertainty, have put pressure on our tonnage volumes this year. In the face of these challenges, we recognize the need to boost the competitiveness of the entire marine supply chain. Consequently, we are working with ports and stevedores, pilotage, and many other members of the marine supply chain to identify improvements to make the Seaway even more productive. One example is the innovative system put in place by the Port of Rotterdam to optimize fuel consumption on ship voyages. We, at the Seaway, in tandem with others in the industry are looking at this now. All-season buoys and Seaway virtual buoys are also being investigated as a means to improve our cost competitiveness.

As we conclude our 60th anniversary and take stock of the progress made, we can truly say that the St. Lawrence Seaway has become yet more resilient, and thus able to continue serving as a vital transportation and trade gateway. 



Cargo tonnage remains strong at Canadian ports

Le tonnage de marchandises demeure élevé dans les ports canadiens



Leo Ryan
Julie Gedeon

©HOPA

As the New Year began, leading ports on the St. Lawrence River were enjoying robust activity despite evidence of decelerating growth in Canada and the slowing of global GDP as trade tensions impacted investment decisions. Ports on the Canadian side of the Great Lakes were also basically holding their own. Contributing to solid cargo trends is demand from the U.S. economy whose GDP is expected to remain above 2 per cent in 2020.

As far as the St. Lawrence Seaway was concerned, analysts did not expect the waterway linking the Atlantic Ocean to the industrial heartland of North America to match its 2018 throughput of 41 million

A l'aube du nouvel an, les grands ports du fleuve Saint-Laurent connaissaient une solide activité, malgré les signes d'une croissance en baisse au Canada et d'un ralentissement du PIB mondial, alors que des tensions commerciales influent sur les décisions d'investissement. Les ports du côté canadien des Grands Lacs s'en tiraient bien également. Les tendances vigoureuses sont étayées par la demande aux États-Unis, où on prévoit que la croissance du PIB restera au-delà de 2 % en 2020.

En ce qui concerne la Voie maritime du Saint-Laurent, les analystes ne s'attendent pas à ce que ce lien navigable entre l'océan Atlantique et le cœur industriel

The merger of the ports of Hamilton and Oshawa into the Hamilton Oshawa Port Authority has stimulated a strategic approach to port operations.

Le regroupement des ports de Hamilton et Oshawa sous l'égide de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa a stimulé une approche stratégique des opérations portuaires.



©HOPA

de l'Amérique du Nord égale les 41 millions de tonnes de marchandises transportées en 2019. À l'approche de la fermeture de la saison de navigation commerciale de 2019, en décembre, les responsables de la Voie maritime espéraient que la poussée habituellement constatée au dernier trimestre compense une baisse de presque 6 % du trafic jusque-là. Cependant, il semble que l'année se terminera sur une légère baisse. La réduction des expéditions de céréales américaines et d'acier y aura contribué.

«L'aspect positif, c'est que nous pourrions rester au-dessus de la moyenne quinquennale», a dit au *Maritime Magazine* Bruce Hodgson, directeur, Développement des marchés, de la St. Lawrence Seaway Management Corporation.

tonnes. When the 2019 commercial navigation season was moving towards its annual closure in late December, Seaway officials were hoping that the traditional final quarter burst would offset a nearly 6 per cent drop in cumulative traffic. But the outlook suggested a moderate decline. Lower U.S. grain and steel shipments were contributing negative factors.

“The positive thing is that we could remain above the five-year average,” Bruce Hodgson, Director of Market Development, St. Lawrence Seaway Management Corporation, told *Maritime Magazine*.

Record water levels on the Great Lakes have also been a challenging factor. While in some instances this proved to be a boon for Great Lakes carriers able to boost their payloads, the higher outflows affected currents and caused vessels to take two hours longer when sailing between Lake Ontario and Montreal.

A recent forecast from the U.S. Army Corps of Engineers noted that water levels were not falling as quickly as normal in the late fall and could set additional records. A case in point: Lake Huron and Lake Michigan were up a whopping 37 inches above average in November.

Hamilton Oshawa Port Authority on the move

Generally speaking, a steadfast economy spearheaded by new construction and wind energy initiatives have kept the Great Lakes busy, despite setbacks arising from international trade disputes and a cold wet spring that delayed planting.

With 10.5 million tonnes anticipated by year-end, the Port of Hamilton was down about 12 per cent in year-over-year performance but in line with its five-year trend.

“Keep in mind that 2018 saw exceptional demand for steel-related products,” says Ian Hamilton, the Hamilton Oshawa Port Authority’s president/CEO. “We also handled a boon harvest as opposed to this year when some crops will only be shipped next spring.”

A new sugar refinery contributed to keeping cargo volumes steady with cane imports, as did the port’s new customer for gypsum.

The port’s \$35.5-million Westport Modernization Project to transform part of a century-old industrial area into a multi-modal hub will add eight to 12 hectares of space for new development in 2020. “Our new tenants will be industries that draw significant value from the immediate access of transportation assets, which at present includes the liquid bulk sector.”

Much interest has been generated by Hamilton Container Terminal (HCT) which is handling everything from Niagara wine to glycerin, using flexi-bags to line containers to ensure each liquid’s integrity.

Launched in mid-2017 as the port’s first container terminal, HCT has scaled quickly. “We’ve increased volumes by 80 per cent over 2018 to process about 7,000 filled and emptied TEUs in 2019,” affirms Sanjeev Saraf, HCT’s Commercial Director.

Mr. Saraf credits key investments to boosting volumes. “Having our own trucks, for example, enables us to provide a container on short notice.”

HCT is also the sole Ontario container terminal able to meet the fumigation requirements put into force by Australia or New Zealand this past September.

“We’re planning a new facility for next year so we can handle not only dry and liquid cargoes but also reefer foodstuffs arriving from the ports of New York and New Jersey, as well as Philadelphia,” Mr. Saraf adds.

Des niveaux d’eau record sur les Grands Lacs ont aussi posé problème. Ils ont certes été une bénédiction dans certains cas, permettant d’accroître le chargement des navires. Par contre, ils ont aussi augmenté le débit de l’eau et modifié les courants, de sorte que des navires ont eu besoin de deux heures de plus pour franchir la section Montréal-lac Ontario.

Selon de récentes prévisions du U.S. Army Corps of Engineers, des records supplémentaires pourraient être battus à la fin de l’automne, les niveaux d’eau ne redescendant pas aussi rapidement que d’habitude. Par exemple, en novembre, le lac Huron et le lac Michigan avaient non moins de 37 pouces de plus que la moyenne.

Les choses bougent à l’Administration portuaire Hamilton-Oshawa

De façon générale, l’économie s’est montrée robuste, bien aidée par de nouvelles initiatives dans les secteurs de la construction et de l’énergie éolienne. Elle a ainsi soutenu le trafic des Grands Lacs malgré les revers attribuables aux différends commerciaux internationaux et à un printemps froid et pluvieux qui a retardé les cultures.

Avec les 10,5 millions de tonnes prévues d’ici la fin de l’année, le Port de Hamilton accuse une baisse de 12 % d’une année à l’autre, mais reste dans la tendance quinquennale.

«Il faut se rappeler qu’il y avait en 2018 une demande exceptionnelle pour les produits sidérurgiques, dit Ian Hamilton, PDG de l’Administration portuaire Hamilton-Oshawa. Nous avons aussi une très forte récolte, alors qu’une partie de la récolte de cette année sera expédiée seulement le printemps prochain.»

Une nouvelle raffinerie de sucre a aidé à maintenir les volumes de marchandises, avec ses importations de canne à sucre. Le Port a aussi un nouveau client de gypse.

Pour l’avenir, le projet de modernisation de Westport, un investissement de 35,5 millions de dollars, transformera une partie d’un secteur centenaire du Port en centrale multimodale. Il ajoutera 8 à 12 hectares pour de nouveaux aménagements en 2020. «Nos nouveaux locataires seront des industries qui tirent une grande valeur de l’accès immédiat à des moyens de transport, tels que, aujourd’hui, le secteur du vrac liquide.»

Le terminal à conteneurs de Hamilton (Hamilton Container Terminal – HCT) a suscité beaucoup d’intérêt. Il manutentionne des produits variés, depuis du vin du Niagara jusqu’à de la glycérine, utilisant des réservoirs souples à l’intérieur des conteneurs pour assurer l’intégrité du liquide.

HCT est devenu à la mi-2017 le premier terminal à conteneurs du Port, et a rapidement pris de l’expansion. «Nous avons augmenté les volumes de 80 % en 2018, et manutentionné environ 7 000 EVP pleins ou vides en 2019», affirme Sanjeev Saraf, directeur commercial de HCT.

M. Saraf attribue cet essor à des investissements judicieux: «Le fait d’avoir nos propres camions, par exemple, nous permet d’acheminer un conteneur rapidement.»

HCT est aussi le seul terminal à conteneurs en Ontario pouvant répondre aux exigences de fumigation mises en place par l’Australie ou la Nouvelle-Zélande en septembre dernier.



FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

CELEBRATING 75 SUCCESSFUL YEARS

THANKS TO YOU!

NOUS CÉLÉBRONS 75 ANNÉES DE SUCCÈS

GRÂCE À VOUS!



Photo: David Kaye



©PAUL BEESLEY

Traffic on the St. Lawrence Seaway has remained above the five-year average.

Le trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent est resté au-dessus de sa moyenne quinquennale.

HCT aims to start a barge service to and from Montreal by 2022. “We’re taking various steps including the improvement of our rail connections to build up our volumes to support a weekly service,” Mr. Saraf revealed.

Meanwhile, the federal government’s merger of the Hamilton and Oshawa port authorities this past June seems to be working for the Port of Oshawa. The port is seeing its cargo volumes trend about two per cent higher over 2018 for an estimated 600,000 tonnes in all. “Areas of growth include asphalt, cement and salt with the investment in a new salt pad increasing the port’s capacity,” Mr. Hamilton says.

“We have a fairly aggressive investment strategy planned that includes creating the berthing capacity for an additional vessel and a better ring road to improve trucking in and out of the port’s east side agricultural terminals,” Mr. Hamilton adds.

The goal is to avoid having trucks cross the congested Greater Toronto Hamilton Area – opting instead for the Port of Hamilton if approaching the GTHA from the West, or the Port of Oshawa from the East.

“So far the port authority is paying for all of this, but we hope to obtain funding from the National Trade Corridor Fund that is already helping

«Nous planifions de nouvelles installations l’année prochaine, ajoute M. Saraf. Nous pourrions manutentionner non seulement des cargaisons sèches et liquides, mais aussi des produits alimentaires réfrigérés arrivant des ports de New York et du New Jersey ainsi que de Philadelphie.»

HCT entend aussi lancer d’ici 2022 un service de chalands à destination et au départ de Montréal. «Nous prenons diverses mesures, y compris l’amélioration de nos liaisons ferroviaires, pour augmenter nos volumes en vue d’un service hebdomadaire», révèle M. Saraf.

Entre-temps, la fusion des administrations portuaires de Hamilton et d’Oshawa, que le gouvernement fédéral a effectuée en juin dernier, semble porter fruit pour le Port d’Oshawa. Celui-ci voit ses volumes en hausse d’environ 2 % par rapport à 2018, atteignant un total estimé de 600 000 tonnes. «L’asphalte, le ciment et le sel sont en augmentation, avec un investissement dans une nouvelle aire d’entreposage de sel pour augmenter la capacité du Port», dit M. Hamilton.

«Nous avons élaboré une stratégie d’investissement assez ambitieuse, ajoute M. Hamilton. Elle comprend la création d’un poste d’accostage pour un navire de plus et une nouvelle route périphérique pour faciliter la circulation des camions aux terminaux agricoles du côté est du Port.»

Le but consiste à éviter que les camions doivent traverser la région Toronto-Hamilton, très congestionnée. Au lieu, les camions qui viennent de l’Ouest optent pour le

Your new integrated port network on the Great Lakes.



WITH MORE FACILITIES, WE CAN SERVE YOU BETTER.

Now offering two ways to access North America's heartland, the unified Ports of Hamilton and Oshawa can better serve you: our shipping partners. The Hamilton Oshawa Port Authority (HOPA Ports) gives you an expanded range of transportation options, a professional team, knowledgeable service providers and improved infrastructure. Let's talk about how we can work together.

For business inquiries, please call us at 905-525-4337

hopaports.ca



©TBPA

Coal shipments for metallurgical coal have been rising at the Port of Thunder Bay.

Les expéditions de charbon métallurgique ont augmenté au port de Thunder Bay.

with Port of Hamilton improvements,” Mr. Hamilton says. “We also hope that the Ontario government starts to look at how investing in marine assets can help to address congestion and environmental concerns.”

Port of Windsor volume remains above 5 million tonnes

The Ontario government’s absence from marine investment strategies is observed by virtually all of the ports in the province. Steve Salmons, the Windsor Port Authority’s CEO, is among those re-energizing the rejuvenation of the Ontario Marine Transportation Forum.

“We admire Quebec’s maritime strategy as a solid partnership between the maritime industry and the province, which is also the kind of municipal, state and federal partnership in play at U.S. ports,” Mr. Salmons says.

“So, we planned a Marine Day at Queen’s Park in December to relate how critical marine transportation is to the province’s logistical network, as well as the greenest transportation option as part of a carbon reduction strategy,” he adds.

At the Port of Windsor, tonnage will exceed five million for a third straight year, probably bettering last year’s (2018) 5.2 million slightly. “Construction projects are keeping the economy humming,” Salmons notes. “Our port is also somewhat insulated from the global variabilities, with steel accounting

Port de Hamilton, et ceux qui viennent de l’Est, pour le Port d’Oshawa.

«Jusqu’à présent, l’Administration portuaire en assume les frais, mais nous espérons obtenir des fonds au titre du Fonds national des corridors commerciaux, qui intervient déjà pour les améliorations au Port de Hamilton, indique M. Hamilton. Nous espérons aussi que le gouvernement de l’Ontario commencera à examiner la façon dont un investissement dans des infrastructures maritimes peut aider à résoudre la congestion et à des problèmes environnementaux.»

Le volume reste au-delà de 5 millions de tonnes au Port de Windsor

Presque tous les ports de l’Ontario constatent l’absence du gouvernement provincial dans le domaine des stratégies maritimes. Steve Salmons, président et chef de la direction de l’Administration portuaire de Windsor, est un de ceux qui visent à revigorer le Forum des transports maritimes de l’Ontario.

«Nous admirons la Stratégie maritime du Québec, dit-il. Elle relève d’un solide partenariat entre l’industrie maritime et la province, semblable au partenariat entre municipalités, États et le gouvernement fédéral dont bénéficient les ports américains.

«Voilà pourquoi nous avons planifié la Journée maritime à Queen’s Park, en décembre, pour faire comprendre à quel point le transport maritime est vital pour le réseau logistique de la province, en plus d’être l’option de transport la plus écologique dans le cadre d’une stratégie de réduction de l’empreinte carbone.»



WE KNOW WHAT POWERS YOU...

Sterling Fuels provides a full range of fuels and ExxonMobil lubricants, all of which meet the strictest industry standards. We pride ourselves with on-time delivery, whether by truck, barge or pipeline.

WINDSOR | SARNIA | HAMILTON | [STERLINGFUELS.CA](https://sterlingfuels.ca)

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

for only two per cent of our operations, and our grain destined for domestic processing rather than export.”

The Gordie Howe International Bridge will continue to provide stimulus for the next few years. “We’ve made the project’s decision-makers well aware of the advantages of using marine to transport the required materials through our 14 terminals,” Mr. Salmons says.

Thunder Bay benefits from canola exports

At the Port of Thunder Bay, which handled 8.7 million tonnes of total cargo in 2018, one of the surprises of 2019 has been the surge in canola exports, given China’s boycott. “It’s turned to be our biggest single increase, boosting our grain volume by about 10 per cent,” recently confirmed Tim Heney, the port’s CEO. “We’re up about 500,000 tonnes in canola primarily destined for Belgium, France and other European markets.”

Otherwise, coal for metallurgical use is up about 50,000 tonnes, while potash is likely to be five per cent higher than in 2018.

The port’s investments in a new laydown area, railway yard, as well as a new building scheduled for completion by May are paying off already with two large Prairie wind turbine projects slated to use the port for oversized cargo. “We’re also handling more structural steel and railway track for Western Canada as a result of our new laydown area,” Mr. Heney says.

PortsToronto enjoying bigger cruise business

PortsToronto was expected to conclude 2019 within the higher range of its usual 175 to 200 vessel calls. It continues to provide more than two million tonnes of bulk cargo for the food industry, as well as cement, aggregates, and structural steel for construction.

“Most of our cargoes are being used within a two- to five-kilometre radius from the point of discharge,” said Geoffrey Wilson, PortsToronto’s CEO.

Au Port de Windsor, le tonnage dépassera les 5 millions de tonnes pour une troisième année de suite, probablement en surpassant même légèrement les 5,2 millions de l’an passé (2018). «Les projets de construction alimentent l’économie, dit M. Salmons. Notre port est aussi un peu isolé des aléas de l’économie mondiale, l’acier ne représentant que 2 % de notre activité, et nos céréales étant destinées à une transformation au pays plutôt qu’à l’exportation.»

Le pont international Gordie-Howe continuera de stimuler l’activité pendant quelques années. «Nous avons sensibilisé les décideurs aux avantages du transport maritime des matériaux en passant par nos 14 terminaux», indique M. Salmons.

Thunder Bay profite des exportations de canola

Au Port de Thunder Bay, qui totalisait 8,7 millions de tonnes de marchandises en 2018, une des surprises en 2019 a été l’essor des exportations de canola malgré le boycott chinois. «C’est une de nos plus grandes sources d’augmentation, faisant grimper notre volume de céréales d’environ 10 %, a récemment confirmé Tim Heney, PDG du Port. Nous en sommes à quelque 500 000 tonnes de plus pour le canola, principalement destiné à la Belgique, à la France et à d’autres marchés européens.»

Par ailleurs, le charbon métallurgique est en hausse d’environ 50 000 tonnes. La potasse aura sans doute progressé de 5 % par rapport à 2018.

Les investissements du Port dans une nouvelle aire de dépôt, des installations ferroviaires et un nouvel immeuble qui seront achevés en mai se justifient déjà. Deux grands projets d’énergie éolienne dans les Prairies compteront sur le Port pour le transport de cargaisons surdimensionnées. «Nous manutentionnons aussi davantage d’acier de construction et de rails de chemin de fer grâce à notre nouvelle aire de dépôt», dit M. Heney.

PortsToronto accueille davantage de croisiéristes

PortsToronto prévoyait conclure 2019 dans le haut de sa moyenne, qui est de 175 à 200 navires. Le Port continue de fournir 2 millions de tonnes de vrac pour l’industrie alimen-

Dimensional project cargo gateway for Western Canada

PORT 
OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

Furthest inland port in Canada

Largest Export Port on the Great Lakes—

St. Lawrence Seaway System

Backhaul Cargo Available



www.portofthunderbay.ca

Canada

PAVING THE WAY ON THE H₂O HWY.

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

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



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



mcasphalt.com

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, parking lots filled with trucks and containers, and a dock area. In the background, a city skyline is visible across the water. The text 'LOADING' is written in large 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 CN, CP on site
- Access Auto Route 30 & Hwy 401, 40, 20



©PORT OF VALLEYFIELD

As illustrated by this photo showing five ships at berth, the Port of Valleyfield is continuing to attract bulk, breakbulk and project cargo destined for Arctic communities and other markets.

Cinq navires à quai au port de Valleyfield. Ils témoignent du rôle que continue de jouer le port pour l'expédition de vrac, de marchandises générales et de cargaisons spéciales vers les collectivités de l'Arctique et d'autres marchés.

"Our efficiency is helping to take the equivalent of about 60,000 40-tonne trucks off the road annually."

Steady population growth will likely keep PortsToronto busy with further construction in 2020 onwards. "I don't know where all of this will go, but Toronto has 880 acres of developable waterfront – the most of any OECD country," Mr. Wilson points out.

An older, wealthier population seeking convenient, safe travel is fueling PortsToronto's cruise industry. "We welcomed 36 cruise ships in 2019 – double last year's count – with approximately 12,000 visitors," Mr. Wilson shares. "We don't anticipate annual doubling, but the terminal built 13 years ago primarily for a ferry service to Rochester, N.Y., is fully equipped to handle our steadily increasing cruise business for now."

Valleyfield

For its part, the Port of Valleyfield had another good year in 2019, indicated Jean-Philippe Paquin, General Manager of the port on the St. Lawrence waterway near Montreal. "The Arctic season reached new heights and there was a better outlook on end-of-year salt deliveries. All the new laydown space built in 2018 and early 2019 was fully utilized!"

Mr. Paquin added: "The Port expansion projects are coming along, with the ground work almost finished on the new access road and gate, and phase 2 soon to begin inside the new gate. Engineers are also busy on their drawing boards to finalize plans for the berth extension project, and additional laydown area

taire, ainsi que du ciment, des granulats et de l'acier pour la construction.

«La plupart de nos marchandises sont utilisées dans un rayon de 2 à 5 km du lieu de déchargement, dit Geoffrey Wilson, PDG de PortsToronto. Notre efficacité, c'est d'aider à retirer chaque année environ 60 000 camions de 40 tonnes des routes.»

La constante augmentation de la population, avec la construction qu'elle implique, soutiendra sans doute l'activité de PortsToronto en 2020 et au-delà. «Je ne sais pas où tout cela va mener, mais Toronto a 880 acres de terrains aménageables en bord de l'eau – plus qu'on en trouve dans tout autre pays de l'OCDE», fait remarquer M. Wilson.

Une population plus âgée, plus fortunée, cherchant des voyages pratiques et sûrs, alimente l'industrie des croisières de PortsToronto. «Nous avons accueilli 36 bateaux de croisière en 2019, deux fois plus que l'année précédente, et environ 12 000 visiteurs, dit M. Wilson. Nous ne pensons pas doubler chaque année, mais le terminal construit il y a 13 ans principalement pour un service de traversier vers Rochester, dans l'État de New York, peut très bien servir à la clientèle croissante des croisières pour le moment.»

Valleyfield

Le Port de Valleyfield a encore connu une bonne année en 2019, rapporte Jean-Philippe Paquin, directeur général de ce port de la Voie maritime du Saint-Laurent, près de Montréal. «La saison de l'Arctique a atteint de nouveaux sommets, et les perspectives étaient plus favorables pour les livraisons de sel de fin d'année. Toutes les aires de dépôt aménagées en 2018 et 2019 ont été pleinement utilisées!»

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

CLEVELAND

ANTWERP

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

CLEVELANDEUROPEEXPRESS
OPERATED BY  **spliethoff**



©MPA

Boom conditions are prevailing at the Port of Montreal posting record levels of container and total cargo.

Le port de Montréal est en plein essor, atteignant des records pour le nombre de conteneurs et le volume total de marchandises.

construction work is planned in the spring to compensate for the space lost to berth construction next fall. Planning for this project was able to move ahead this year (in 2019) after financing was obtained from the provincial and federal governments.”

ST. LAWRENCE RIVER PORTS

Port of Montreal boom continues

At the Port of Montreal, there has been no slowing down in the pronounced expansion pattern of recent years – rather the contrary as seen by total cargo statistics and forward movement for a new container terminal that is the port’s largest project in several decades.

Eastern Canada’s biggest port handled 39 million tonnes of total cargo in 2018 and 1.7 million TEUs. Interviewed late in 2019, Tony Boemi, VP Growth and Development, projected that total traffic could surpass 41 million tonnes in 2019, partly thanks to the resumption of activity at the Viterra grain terminal hit by a 9-month lockout in 2018.

Mr. Boemi considers that container cargo could be up 5 per cent in 2019. And for 2020, he foresees container traffic rising another 3 per cent.

Highlights on the cargo front in 2019, noted Mr. Boemi, included a resurgence of U.S. Midwest cargo which had been on a steady decline. “The increase

Par ailleurs, d’ajouter M. Paquin: «Les projets d’agrandissement du Port avancent bien. Les préparatifs sont presque terminés pour le nouveau chemin d’accès et une nouvelle barrière. La phase 2 commencera bientôt à l’intérieur de la nouvelle barrière. Les ingénieurs s’affairent aussi à dresser les plans pour le projet de prolongement d’un quai, et les travaux de construction d’une aire de dépôt supplémentaire sont prévus au printemps pour remplacer l’espace qui sera perdu en raison de la construction du quai à l’automne prochain. La planification du projet a pu avancer en 2019 après l’obtention de financement des gouvernements provincial et fédéral.»

LES PORTS DU FLEUVE SAINT-LAURENT

L’essor du Port de Montréal se poursuit

Au Port de Montréal, la forte expansion des dernières années n’a pas ralenti, bien au contraire. Il suffit de considérer les statistiques sur le volume total de marchandises et le progrès du nouveau terminal de conteneurs, le plus important projet entrepris au Port depuis des décennies.

Le plus grand port de l’est du Canada a manutentionné 39 millions de tonnes de marchandises en 2018, et 1,7 million d’EVP. En cette fin d’année, Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement, prévoit que le total dépassera les 41 millions de tonnes en 2019, en partie grâce à la reprise de l’activité au terminal céréalier Viterra, qui avait fait les frais d’un lockout de neuf mois en 2018.



MOT DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS ET MINISTRE RESPONSABLE DE LA MÉTROPOLE ET DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

C'est avec grand plaisir que je m'adresse, encore une fois cette année, à l'industrie maritime par l'entremise du *Maritime Magazine*.

L'année 2020 marquera le lancement de la nouvelle vision maritime. Inspirée du Projet Saint-Laurent, elle aura pour but de faire du fleuve Saint-Laurent un puissant vecteur de développement économique et social tout en préservant la richesse de sa biodiversité.

Cet été, j'ai effectué une tournée dans l'ensemble des régions du Québec afin de rencontrer les acteurs du milieu maritime. Cette tournée avait pour objectifs d'identifier les enjeux et de prioriser des axes d'intervention afin de répondre concrètement aux besoins régionaux à travers la nouvelle vision maritime du gouvernement du Québec. Au terme de ces échanges et des consultations réalisées cet automne, les réflexions exprimées par les personnes participantes ont mené à deux grandes orientations.

La première est de faire du fleuve un corridor économique performant et intelligent. Cette orientation vise à tirer le plein potentiel de l'axe de transport exceptionnel qu'est le Saint-Laurent par la modernisation des infrastructures portuaires et la mise en place d'un système intelligent pour assurer la fluidité et l'efficacité des échanges commerciaux. Cela aura pour effet d'améliorer la compétitivité du Saint-Laurent sur les marchés nationaux et internationaux.

La deuxième orientation est de nous réapproprier le Saint-Laurent et d'en tirer profit. Votre gouvernement souhaite ainsi favoriser la vitalité des communautés situées le long du fleuve. Pour ce faire, il faut miser sur les filières à fort potentiel de croissance économique. Cela permettra, notamment, de favoriser la rétention et l'attraction des jeunes en région.

L'atteinte des visées de cette nouvelle vision maritime, ambitieuse, mais réaliste, va s'opérer par la mise en œuvre de trois plans quinquennaux à l'horizon 2035. Le premier plan d'action couvrira la période 2020-2025. Il permettra de générer des investissements dans les différents secteurs d'activités maritimes afin d'accroître le niveau de richesse globale de tous les Québécois et Québécoises dans le respect des écosystèmes et de la biodiversité de notre majestueux fleuve.

Pour concrétiser cette nouvelle vision, l'ensemble des partenaires et des acteurs du domaine maritime devront travailler en synergie et en complémentarité.

Le fleuve Saint-Laurent est un atout majeur pour notre économie! C'est donc toutes et tous ensemble que nous favoriserons la croissance de ce domaine et profiterons des retombées positives pour le Québec.

Chantal Rouleau

A FEW WORDS FROM THE MINISTER FOR TRANSPORT AND MINISTER RESPONSIBLE FOR THE METROPOLIS AND THE MONTRÉAL REGION

It is with great pleasure that I address the maritime industry through the *Maritime Magazine* once again this year.

The year 2020 will mark the launch of the new maritime vision. This vision, which is inspired by the St. Lawrence project, aims to make the St. Lawrence a powerful vehicle for economic and social development while preserving its biodiversity.

Last summer, I toured every region of Québec to meet the maritime industry stakeholders. The objective of this tour was to identify issues and prioritize actions to concretely address the needs of the regions through the new maritime vision of the Québec government. The opinions expressed by participants in the discussions as well as the consultations held last fall led to the development of two key directions.

The first direction is to make the St. Lawrence a high-performance, smart corridor. The objective is to harness the full potential of the St. Lawrence, which is an exceptional transport route, by modernizing port infrastructures and implementing an intelligent system to ensure the flow and efficiency of trade. This will improve the competitiveness of the St. Lawrence in domestic and global markets.

The second direction is to reclaim the St. Lawrence and capitalize on it. Your government wishes to foster the vitality of communities living along the St. Lawrence. In order to do so, we have to focus on sectors with a high potential for economic growth, which will help retain and attract young people in regions.

The objectives of this new ambitious — but realistic — maritime vision will be met by implementing three 5-year plans by 2035. The first action plan will cover the 2020–2025 period; it will generate investments in all maritime sectors to increase the overall wealth of Quebecers, while maintaining the ecosystem and biodiversity of our magnificent St. Lawrence.

To make this new vision a reality, all partners and stakeholders of the maritime industry will have to act in synergy and complementarity.

The St. Lawrence is a major asset for our economy! Together, we will promote the growth of the maritime sector and benefit from the positive impacts on the province.



©SIPA

Iron ore traffic has been on a strong upswing at the Port of Sept-Îles.

Le trafic de minerai de fer a connu une forte poussée au port de Sept-Îles.

in Midwest business is spread amongst most of the major carriers calling Montreal.”

“Emerging markets continue to have a positive impact on the Port of Montreal,” he continued. “This is the result of transshipment ports being used as hubs to trans-load cargo from the mega containerhips to the right size vessels needed for market access.”

Emerging markets in Asia today represent 26 per cent of Montreal’s container volume, followed by the Middle East (7 per cent) and Latin America (5 per cent).

The highlights on port infrastructure expansion include the work to begin in 2020 on expanding the Viau container terminal by 250,000 TEUs. The capacity of the port’s rail network will be enlarged by 20 per cent. Funding has been received from the federal government to improve truck and rail fluidity within the port area.

Finally, plans for a major container terminal project at Contrecoeur with capacity of 1.15 million TEUs were given a significant boost in December through the commitment of up to \$300 million in financing announced by the Canada Infrastructure Bank. The environmental permits are expected to be received in 2020, which would

M. Boemi estime que les cargaisons conteneurisées pourraient augmenter de 5 % en 2019. Pour 2020, il pense que le trafic de conteneurs pourrait progresser encore de 3 %.

Parmi les faits saillants de 2019 pour les marchandises, M. Boemi signale une remontée des cargaisons du Midwest américain, qui avait été en constant déclin. «L’augmentation de volume du Midwest est répartie entre la plupart des grands transporteurs venant à Montréal», dit-il.

Et d’ajouter: «Les marchés émergents continuent de profiter au Port de Montréal. C’est là le résultat de l’utilisation de ports de transbordement pour transférer des cargaisons des méga-porte-conteneurs à des navires des dimensions voulues pour accéder aux marchés.»

Les marchés émergents d’Asie représentent 26 % du volume de conteneurs de Montréal. Suivent ceux du Moyen-Orient (7 %) et d’Amérique latine (5 %).

En ce qui concerne l’expansion de l’infrastructure portuaire, les travaux débiteront en 2020 pour l’agrandissement de 250 000 EVP du terminal de conteneurs Viau. La capacité du réseau ferroviaire du Port sera augmentée de 20 %. Des fonds ont été obtenus du gouvernement fédéral pour améliorer la circulation de camions et la circulation ferroviaire au Port.

Enfin, le projet de grand terminal de conteneurs à Contrecoeur – d’une capacité de 1,15 million d’EVP – a fait un grand pas en avant en décembre avec l’annonce que la

Banque de l'infrastructure du Canada y affecterait jusqu'à 300 millions de dollars. Les permis environnementaux devraient être reçus en 2020, ce qui permettra de commencer la construction. Les deux premiers exploitants de terminaux du port, MGT et Termont (groupe Logistec), ont entamé des discussions sur une éventuelle coentreprise. Le coût total se situerait entre 750 et 950 millions de dollars.

Le trafic de marchandises se porte bien au Port de Québec

Le Port de Québec a aussi connu en 2019 une bonne année sur le plan des marchandises, ainsi que de nouveaux résultats solides dans le secteur des croisières.

Le volume de marchandises était soutenu en 2019, et le total pourrait s'approcher des 27,6 millions de tonnes manutentionnées en 2018. L'activité était vive pour les céréales et le vrac liquide, et le minerai de fer a continué d'apporter une grande contribution au trafic total.

«La composition du trafic a changé, parce que les expéditions de minerai de fer ont quelque peu baissé par suite de la réduction de la production mondiale d'acier», a fait remarquer Geoff Lemont, vice-président, Ventes et marketing, Division du vrac de QSL, qui exploite trois terminaux au Port de Québec.

Les investissements dans l'infrastructure ont atteint un niveau record en 2019, avec divers projets s'élevant à 70 millions de dollars. D'abord, il y a eu le nouveau ter-

open the path to the beginning of construction. The port's two leading terminal operators, MGT and Termont (Logistec group) have been holding discussions on a possible joint venture whose total cost has been estimated at between \$750 million and \$950 million.

Port of Quebec brisk cargo activity

In 2019, the Port of Quebec also had a year of robust cargo activity as well as another strong performance in the cruise sector.

Total cargo volume trends were brisk in 2019 and could come close to matching the 27.6 million tonnes handled in 2018 thanks notably to strong activity in grain and liquid bulk. Iron ore remained a big contributor to total traffic.

"The mix has changed because iron ore shipments have cut back somewhat as a result of less steel produced worldwide," indicated Geoff Lemont, VP Sales and Marketing, Bulk Division of QSL, which operates three terminals at the Port of Quebec.

Investment in infrastructure reached a record high in 2019, with various infrastructure projects valued at \$70 million. Kicking off in 2019 was the creation of La Coop Fédérée's grain export marine terminal and the construction of a second cruise terminal at Dock 30. Taken all together, the projects underway combined with port users at their own facilities amount to \$170 million.

A promotional graphic for QSL (Quebec Ship Lines) featuring a map of the St. Lawrence River and Gulf of St. Lawrence. The map shows the port's location relative to Canada and the USA. On the right, a worker in a hard hat and safety vest is visible. The graphic includes the QSL logo, the text 'LA RÉUSSITE SUR MESURE TAILOR-MADE SUCCESS', and statistics: '1 300+ EMPLOYÉS EMPLOYEES' and '35+ TERMINAUX TERMINALS'. It also features a 'SÉCURITÉ SAFETY' logo and a 'CERTIFIÉ ALLIANCE VERTE CERTIFIED GREEN MARINE' logo. The website 'qsl.com' is listed at the bottom right.

QSL

LA RÉUSSITE SUR MESURE
TAILOR-MADE SUCCESS

1 300+ EMPLOYÉS
EMPLOYEES

35+ TERMINAUX
TERMINALS

SÉCURITÉ
SAFETY

qsl.com

Meanwhile, promotional efforts are continuing for the major Laurentia container terminal project slated for eventual operation in 2024-2025 once the environmental assessment process is completed. These efforts have included visits by Mario Girard, President and CEO, and port delegations to such important regional economic centres as Thetford and Beauce.

After welcoming more than 230,000 visitors in 2018, the Port of Québec played host to nearly 237,000 visitors from cruise vessels which called in 2019. Some 22 ships embarked and disembarked and nine made their maiden call.

Sept-Îles recovery gathers momentum

For the Port of Sept-Îles, the recovery in cargo throughput in the past few years, thanks to the uptick in world iron ore prices and the strong impact of the multi-user dock operational since

minimal maritime d'exportation de grains et la construction d'un deuxième terminal de croisières au quai 30. Au total, les projets en cours et ce que font les utilisateurs du Port à leurs propres installations représentent 170 millions de dollars.

Entre-temps, les efforts de promotion se poursuivent pour le projet Laurentia, un grand terminal de conteneurs qui serait en service en 2024-2025, une fois terminé le processus d'évaluation environnementale. Le PDG Mario Girard et des délégations du Port ont fait connaître le projet en se rendant dans d'importants centres économiques régionaux comme Thetford et la Beauce.

Après avoir déjà accueilli plus de 230 000 visiteurs en 2018, le Port de Québec en a reçu presque 237 000 des paquebots de croisière qui y ont fait escale en 2019. C'est 22 navires qui ont embarqué et débarqué des passagers, et 9 faisaient leur première escale.

La reprise prend de l'élan à Sept-Îles

Au Port de Sept-Îles, le volume de cargaisons a remonté ces dernières années, grâce à la hausse du prix mondial du minerai



©TRPA

Ceremony marking announcement of Quebec government funding for a new warehouse and assembly unit at the Port of Trois-Rivières.

From left to right: Jean Lamarche, Mayor of Trois-Rivières; Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières; Denis Blain, President and CEO of Hason Steel Products; Jean Boulet, Minister of Labour, Employment and Social Solidarity and Minister responsible for the Mauricie region; François Bonnardel, Minister of Transport and Minister responsible for the Estrie region.

Cérémonie marquant l'annonce du financement par le gouvernement du Québec d'une nouvelle unité d'entreposage et d'assemblage au port de Trois-Rivières. De gauche à droite: Jean Lamarche, maire de Trois-Rivières; Gaétan Boivin, président-directeur général du Port de Trois-Rivières; Denis Blain, président-directeur général de Produits d'acier Hason; Jean Boulet, ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale et ministre responsable de la région de la Mauricie; François Bonnardel, ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie.



PORT
SEPT-ÎLES

CARDINAL VICTORY

NOTRE
PORT
OUR PORT



portsi.com

Canada 

NOTRE ENGAGEMENT :

LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION ET DES SERVICES DE PILOTAGE EFFICACES

OUR COMMITMENT:

THE SAFETY OF NAVIGATION AND EFFICIENT PILOTAGE SERVICES

www.pilotagestlaurent.gc.ca

Suivez-nous
Follow Us



Regardez notre vidéo
Watch our video



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

@Louis Rhéaume

de fer et au quai multiusager qui est entré en service en 2018. Le mouvement a pris de l'élan en 2019. Y a contribué la revitalisation des activités minières dans la région du lac Bloom de la fosse du Labrador.

À la fin de 2019, le Port était en voie de surpasser aisément son volume de 25,4 millions de tonnes réalisé en 2018. De fait, il s'approchera peut-être des 30 millions de tonnes. Jusqu'à la fin d'octobre, le trafic cumulé s'élevait à 24,2 millions de tonnes, contre 19,6 millions de tonnes à la même période un an plus tôt.

De grands vraquiers océaniques accostent au terminal que Pierre Gagnon, PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles, décrit comme «une infrastructure stratégique de classe mondiale» qui est déjà «un pilier du développement et de la croissance du Port».

L'organisme de promotion des croisières Destination Sept-Îles Nakauinanu a aussi connu une excellente année en 2019. Un nouveau pavillon d'accueil permanent est en voie de réalisation d'ici 2022, à la suite d'une saison qui a vu arriver un nombre record de visiteurs. Plus de 18 000 passagers et membres d'équipage ont visité Sept-Îles quand des paquebots de croisière étaient au Port.

Trois-Rivières continue de parfaire son infrastructure

En 2019, le Port de Trois-Rivières a manutentionné 3,8 millions de tonnes de marchandises, soit à peu près autant qu'en 2018, qui était une année record. Le trafic tant de vrac solide que de vrac liquide et de marchandises générales a été stable, ce qui a permis d'assurer d'excellents résultats. Le vrac solide a fait 3,2 millions de tonnes, le vrac liquide,

2018, gathered momentum in 2019. Adding to the impetus have been re-vitalized mining operations in the Bloom Lake region of the Labrador Trough.

Late in 2019, port was on track to easily surpass its 2018 volume of 25.4 million tonnes – possibly approaching 30 million tonnes. Cumulative traffic was, for instance, at 24.2 million tonnes at the end of October versus the year-earlier 19.6 million tonnes.

Large ocean bulk carriers call at the terminal that Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority, has described as “a world class infrastructure that's already a powerful driver of the port's growth and development.”

On the cruise front, too, 2019 was a banner year for Destination Sept-Îles Nakauinanu. A new permanent welcome pavilion is in the works for completion in 2022 following a season of record visitor numbers. More than 18,000 passengers and crew members visited Sept-Îles during the nine days cruise ships were in port.

Trois-Rivières fine-tuning infrastructure

In 2019, the Port of Trois-Rivières handled 3.8 million tonnes (MTM) of cargo, a level comparable to 2018, which was a record year. All solid, liquid and general cargo bulk traffic was stable, which enabled it to maintain excellent results. Solid bulk totaled 3.2 million tonnes, liquid bulk 340,000 tonnes and general cargo 270,000 tonnes.

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



Connexions intermodales fluides en tout temps
Smooth intermodal connections available at all times

PORT  TROIS-RIVIÈRES

A consolidation of traffic, particularly in ore concentrates, as well as transshipment operations carried out with the modernized and expanded facilities, contributed to the strong performance, said Gaétan Boivin, President and CEO of the port mid-way between Montreal and Quebec City.

The Port of Trois-Rivières is continuing to implement the “On course for 2030” plan, which encompasses the addition of outdoor and indoor storage spaces such as a first value-added warehouse earmarked for the assembly of oversized equipment. Construction of this warehouse began last September, with the Quebec government providing \$2.5 million in financial assistance. The new warehouse will allow Hason Steel Products to operate a receiving, storage and assembly unit for exporting oversized products by ship to overseas petrochemical and energy markets.

In addition, the port is fine-tuning its project for a new terminal whose focus will be centered on innovation. The port aims to design, with its partners and the innovation community, a multi-functional terminal making it possible to meet the performance challenges of today and tomorrow. Computerization, automation, integration of artificial intelligence and carbon neutrality will contribute to improving the competitiveness of material handling operations. **M**

340 000 tonnes, et les marchandises générales, 270 000 tonnes.

Une consolidation du trafic, en particulier dans les concentrés de minerai, et les opérations de transbordement effectuées avec les moyens modernisés et bonifiés ont contribué aux excellents résultats, a fait remarquer Gaétan Boivin, PDG du Port, qui se trouve à mi-chemin entre Montréal et Québec.

Le Port de Trois-Rivières continue de mettre en œuvre son plan «Cap sur 2030». Celui-ci comprend l'ajout de capacité d'entreposage extérieur et intérieur, et en particulier un premier entrepôt à valeur ajoutée prévu pour le montage d'équipement surdimensionné. La construction de cet entrepôt a commencé en septembre dernier. Le gouvernement du Québec y a affecté une aide financière de 2,5 millions de dollars. Le nouvel entrepôt permettra à l'entreprise Acier Hason de réaliser des opérations de réception, de stockage et de montage en vue de l'exportation de produits surdimensionnés qui partiront par bateau vers des marchés d'outre-mer des secteurs de la pétrochimie ou de l'énergie.

Par ailleurs, le Port poursuit la mise au point de son projet de nouveau terminal qui sera axé sur l'innovation. Le Port entend concevoir, de concert avec ses partenaires et le milieu de l'innovation, un terminal polyvalent qui permettra de relever les défis d'aujourd'hui et de demain. L'informatisation, l'automatisation, l'intégration de l'intelligence artificielle et la neutralité carbone contribueront à rehausser la compétitivité des opérations de manutention. **M**



A CUSTOMIZED APPROACH TO ENSURE SAFE AND SMOOTH HARBOUR TRAFFIC

+ 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).

GROUPOCEAN.COM
+1 877 694-1414

A WORLD-CLASS COMPANY AND
A TRUSTED BUSINESS PARTNER



©STERLING FUELS

A division of McAsphalt Industries, Sterling Fuels operates a large modern fueling facility in Windsor for Great Lakes carriers.

Sterling Fuels, une division de McAsphalt Industries, exploite de vastes installations modernes pour le ravitaillement des laquiers en carburant.

IMO 2020

Challenges abound for carriers and fuel providers

OMI 2020

Les armateurs et les fournisseurs de carburant ont de grands défis à relever

Leo Ryan

Le 1^{er} janvier 2020, le monde maritime sera transformé par l'entrée en vigueur des nouvelles normes réglementaires de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de carburants. Le plafond de 3,5 % d'émissions de soufre toléré jusqu'à présent sera ramené à 0,5 %. Les compagnies maritimes et les fournisseurs de carburant ont maintenant fort à faire pour trouver suffisamment de carburant à faible teneur en soufre. La réduction radicale du soufre par rapport au diesel-navire augmentera les coûts, et les armateurs pourraient en faire les frais, selon des

As of January 1, 2020, it's a vastly different world for global shipping with considerably 'greener' fuel regulation standards mandated by the International Maritime Organization (IMO) coming into effect. The previous tolerated sulphur emissions cap of 3.5 per cent for marine fuels has been shaved to 0.5 per cent. This has led to new challenges for shipping companies and fuel providers to supply sufficient low-sulphur fuel. The dramatic reduction of sulphur content from conventional bunker fuel will come at a cost, some



©STERLING FUELS

Peter Kelly, President of Sterling Fuels, says that timely heavy investments in infrastructure has allowed the company to meet the demands of a changing landscape.

Pour Peter Kelly, président de Sterling Fuels, c'est en effectuant en temps utile d'importants investissements dans l'infrastructure que l'entreprise peut satisfaire à des besoins changeants.

of which could be passed onto shippers, industry analysts agree. An initial summary of the response of relevant Great Lakes stakeholders confirms the complex environment.

Offering the view of a leading marine fuel provider on the Great Lakes was Peter Kelly, President of Sterling Fuels, which operates from distribution centres at Windsor, Hamilton and Sarnia.

Commenting at length to *Maritime Magazine*, Mr. Kelly began by saying: "Here on the Great Lakes, the supply – demand matrix is even more complex as the Canadian and U.S. fleets have approached the regulations differently to get to the same end result. Some fleets went immediately to scrubbers, capital intensive initially but burn a lower cost higher sulphur fuel. Others opted to use higher cost lower sulphur fuel, while others converted to diesel or even dual fuel like LNG. The commonality in all the strategies was higher complexity and costs."

"On the supply side," Mr. Kelly said, "those fuel companies that wanted to remain a direct supplier to the fleets had to make significant investments too. Not all did. Sterling Fuels recognized the changing landscape early on and invested heavily in its infrastructure and personnel. In addition to several environmental initiatives, it erected additional fuel storage tanks to store and supply

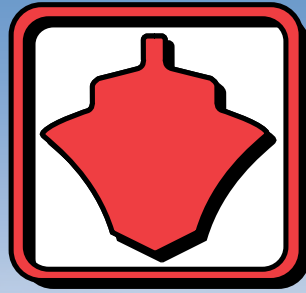
analystes de l'industrie. La réaction initiale des acteurs concernés du milieu des Grands Lacs confirme la complexité de la situation.

Peter Kelly, président de Sterling Fuels, présente le point de vue d'un grand fournisseur de carburant marin sur les Grands Lacs. Son entreprise exploite des centres de distribution à Windsor, Hamilton et Sarnia.

En entrevue avec le *Maritime Magazine*, M. Kelly s'est exprimé longuement: «Ici sur les Grands Lacs, dit-il, la matrice offre-demande est encore plus complexe du fait que les flottes canadienne et américaine ont abordé la réglementation de façons différentes pour arriver au même résultat final. Certaines flottes ont immédiatement opté pour des épurateurs, exigeant un grand investissement initial, mais permettant d'utiliser un carburant à plus haute teneur en soufre, qui est moins coûteux. D'autres ont choisi d'utiliser du carburant à plus faible teneur en soufre, qui est plus coûteux. Enfin, certains ont fait la conversion au diesel, voire au bicarburant, par exemple avec le gaz naturel liquéfié (GNL). Dans tous les cas, la complexité et les coûts augmentent.

«En ce qui concerne l'offre, les fournisseurs de carburant qui veulent continuer de servir directement les flottes ont aussi dû consentir d'importants investissements. Tous ne l'ont pas fait. Sterling Fuels a rapidement compris le changement de la situation et a investi largement dans son infrastructure et son personnel. En plus de diverses initiatives environnementales, l'entreprise a construit des réservoirs

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

a greater number of fuels, expanded its dock platforms in order to become One Stop Shopping for ExxonMobil marine lubricants, and built a fuel testing laboratory.

“Sterling also created a dedicated Supply Department as the supply chain became more complex. Certain products were no longer local and readily available and had to be purchased when and where available from new suppliers farther away, brought to Sterling’s facilities in Windsor and Hamilton by barge, rail, or truck, and stored in the newly constructed tanks. These initiatives ensured Sterling remained a reliable supplier to its customers.”

Low sulphur 0.5% marine fuels, even though they are becoming more available globally, have little demand on the Lakes as the North American ECA limit is only 0.1%. Consequently, Sterling Fuels does not offer these fuels but is committed to the right fuel at the right time and at the right price.

Ontario tax issue

“But just as the supply matrix was coming together,” Mr. Kelly continued, “the new Ontario Premier (Doug Ford) repealed the Cap and Trade system. This changed Ontario’s status to a non-backstopped Province and unbeknown to many, automatically made marine fuel sold in Ontario subject to the Federal Carbon Tax.

“The tax was complicated and onerous for both the shipping company to report and the Canada Revenue Agency’s ability to interpret and administer. It would also make the entire marine industry less competitive. Sterling’s response was immediate and collaborative as they flew to Ottawa and met with senior Ministry of Finance representatives. They engaged legal and other tax experts and worked with several organizations including the Chamber of Marine Commerce. After significant efforts the tax is now in a manageable state, less onerous and less costly for all.”

In conclusion, Mr. Kelly stressed that “as time progresses, regulations will continue to change, and fuel suppliers will have to adapt by being innovative and flexible.”

Approach of Great Lakes operators

Meanwhile, over the last few years, CSL has been evaluating compliance options based on environmental impact, safety and performance. CSL has opted to meet new emissions regulations by adopting cleaner low sulphur fuels.

“Our Canadian fleet, which operates 100% of the time in Emission Control Areas (ECA zones) will consume only MGO 0.1%,” indicated Rhiannah Carver, CSL Senior Management, Environment referring to marine gasoil consisting exclusively of distillates.

Great Lakes (US & Canadian) and St Lawrence river ports fuel suppliers are working closely with CSL to ensure adequate supply of low sulphur fuels. “Despite increased worldwide demand, our fuel sup-

de combustible supplémentaires afin de pouvoir stocker et fournir un plus grand nombre de combustibles. Elle a aussi agrandi ses plateformes de quai afin de devenir un guichet unique pour les lubrifiants marins ExxonMobil. Enfin, elle a construit un laboratoire d’essais de carburants.

«Par ailleurs, Sterling a constitué une équipe consacrée à l’approvisionnement, qui est devenu plus complexe. Certains produits ne sont plus locaux et faciles à obtenir, et doivent être achetés quand et où c’est possible, auprès de fournisseurs distants. Il faut ensuite les apporter aux installations de Sterling à Windsor et Hamilton par chaland, par train ou par camion, puis les stocker dans les nouveaux réservoirs. C’est ainsi que Sterling est demeuré un fournisseur fiable pour ses clients.»

Les carburants marins à faible teneur en soufre de 0,5 % deviennent plus aisément accessibles à l’échelle mondiale, mais la demande est faible sur les Grands Lacs car la limite en Zone de contrôle des émissions (ZCE) d’Amérique du Nord est de seulement 0,1 %. Sterling ne propose donc pas ces carburants, tenant à fournir le bon carburant, au bon moment et au bon prix.

Le problème de la taxe en Ontario

«Mais au moment où la matrice d’approvisionnement se mettait en place, continue M. Kelly, le premier ministre ontarien (Doug Ford) a aboli le système de plafonnement et d’échange [sur le carbone]. L’Ontario est donc devenu une province sans tarification du carbone répondant aux critères fédéraux. Ainsi, fait peu connu, le carburant marin vendu en Ontario est automatiquement assujéti à la taxe fédérale sur le carbone.

«La taxe s’annonçait complexe et onéreuse, à la fois pour les compagnies maritimes devant faire des déclarations et pour l’Agence du revenu du Canada devant interpréter et administrer le système. Elle rendrait aussi l’ensemble du secteur maritime moins concurrentiel. Sterling a réagi immédiatement, dans une optique de collaboration. Ses représentants se sont rendus à Ottawa pour rencontrer des hauts fonctionnaires du ministère des Finances. L’entreprise a engagé des spécialistes juridiques et fiscaux, et travaillé avec diverses organisations, dont la Chambre de commerce maritime. À la suite de tous les efforts déployés, la taxe est maintenant gérable, moins fastidieuse et moins coûteuse pour tous.»

En conclusion, M. Kelly indique qu’avec le temps, la réglementation continuera d’évoluer, et les fournisseurs devront s’adapter en faisant preuve d’innovation et de flexibilité.»

Démarches variées sur les Grands Lacs

Par ailleurs, voilà quelques années que le groupe CSL évalue les options pour la conformité en matière d’impact environnemental, de sécurité et de rendement. CSL a choisi de satisfaire aux nouvelles normes sur les émissions en adoptant des carburants plus propres à faible teneur en soufre.

«Notre flotte canadienne, qui navigue 100 % du temps dans des zones de contrôle des émissions (ZCE), consommera uniquement du MGO 0,1 %», indique Rhiannah Carver, gestionnaire principale, Environnement de CSL, faisant référence à du carburant marin fait exclusivement de distillats.

Les fournisseurs de carburant dans les ports du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs (aux États-Unis et



©STERLING FUELS

The Sterling Energy tanker is pictured alongside the facility of Sterling Fuels on the Hamilton waterfront.

Le navire-citerne **Sterling Energy**, accosté aux installations de Sterling Fuels à Hamilton.

au Canada) collaborent avec CSL pour assurer un approvisionnement adéquat en carburants à faible teneur en soufre. «Malgré la demande mondiale accrue, nous prévoyons que nos partenaires fournisseurs de carburant répondront à la demande locale», a dit M^{me} Carver au *Maritime Magazine*.

«À CSL, a-t-elle ajouté, nous avons adopté comme objectif d'entreprise de chercher sans cesse des pratiques et des technologies qui amélioreront notre bilan environnemental. Nous testons actuellement du biodiesel de deuxième génération produit à partir de plantes non comestibles et de sous-produits des récoltes, à titre de carburant de remplacement qui sera plus propre et qui réduira les émissions de carbone. Les premiers essais de mélanges à forte proportion de bio-carburant (B80) sont très prometteurs.»

L'Algoma Central Corporation a figuré parmi les premiers à adopter la technologie de l'épuration, il y a plusieurs années. Elle a installé des systèmes à circuit fermé sur les nouveaux vraquiers de sa flotte sous pavillon canadien.

Pour sa part, Fednav a décidé de privilégier des carburants plus propres, estimant qu'il reste des lacunes à régler pour les épurateurs de gaz d'échappement. Et l'engagement du Groupe Desgagnés en faveur de la protection de l'environnement a été démontré par le lancement récent de navires-citernes d'avant-garde pouvant utiliser trois types de carburant, et notamment le GNL. **M**

ply partners are expected to meet local demand,” Ms. Carver told *Maritime Magazine*.

“At CSL we have made it a corporate goal to continually seek practices and technologies that will enhance our environmental performance. We are currently testing second generation bio diesel produced from non-edible plants and crop by products as an alternate cleaner fuel source, which will also address carbon emissions. Preliminary tests of high biofuel content (B80) are very promising.”

Algoma Central Corporation has been for several years now one of the first adopters of scrubber technology, installing closed-loop systems on the newest dry bulk carriers in its Canadian-flagged domestic fleet.

For its part, Fednav has decided it will focus on burning cleaner fuel, estimating that there remain flaws that have to be dealt with in exhaust gas scrubbers. And the commitment to environmental protection of Groupe Desgagnés has been underscored by the recent launching of leading-edge tankers able to use three different types of fuels, notably including LNG. **M**

Seaway business energizing Port of Johnstown

Une réorientation fructueuse au Port de Johnstown

Julie Gedeon

The Port of Johnstown, 100 kilometres south of Ottawa, is proving to be a rural Seaway port with major successes and even larger ambitions. “It’s nice to see all of our investments and the hard work by our staff paying off,” said Robert Dalley, the General Manager, in a recent interview.

Formerly known as Prescott, the port was established in 1930 as the farthest point that grain could navigate down from Thunder Bay without encountering rapids. The Seaway’s opening in 1959 forced the port to reorient itself towards accommodating local cash crops, which it continues to do. “About 80 per cent of our cargo is grain – wheat, soybean and corn – with approximately 350,000 metric tonnes going in and out,” Mr. Dalley notes.

The federal government sold the port in 2000 to the Township of Edwardsburgh/Cardinal (which renamed it Johnstown after the municipality in 2014). Things dramatically began to change after truckers complained about waiting up to seven hours to unload shipments.

Le Port de Johnstown, à 100 km au sud d’Ottawa, est un port rural sur la Voie maritime qui connaît de grands succès et qui nourrit d’encore plus grandes ambitions. «Nous sommes heureux de voir tous nos investissements et les efforts de notre personnel porter fruit», a récemment dit Robert Dalley, directeur général, en entrevue.

On l’appelait auparavant Prescott. Le port a été construit en 1930. C’était alors le point le plus à l’ouest où les céréales pouvaient être transportées sur l’eau depuis Thunder Bay sans rencontrer des rapides. L’ouverture de la Voie maritime, en 1959, a contraint le Port à se tourner vers des cultures commerciales locales, ce qui reste son orientation aujourd’hui. «Environ 80 % de nos cargaisons sont des céréales – blé, soja et maïs, indique M. Dalley. Nous avons quelque 350 000 tonnes métriques entrant et sortant.»

Le gouvernement fédéral a vendu le Port en 2000 au canton d’Edwardsburgh/Cardinal (qui l’a rebaptisé Johnstown, comme la municipalité, en 2014). Les choses ont commencé à changer radicalement après que des camionneurs se sont plaints de devoir attendre jusqu’à 7 heures pour décharger des cargaisons.

The Seaway Port of Johnstown in eastern Ontario has considerably broadened its customer base in the past few years.

Le port de Johnstown, sur la Voie maritime dans l’Est ontarien, a largement diversifié sa clientèle depuis quelques années.

Avec un apport au titre du Plan d'action du Canada, en 2010, le Port a accru ses aires de dépôt. Elles passeront au fil des ans de 2 hectares (5 acres) à 6,4 ha (16 acres). Il a en outre aménagé 4 ha (10 acres) de zone de déchargement immédiatement au sud des voies ferrées du Port. «Nous avons aussi construit un poste d'amarrage supplémentaire afin de pouvoir recevoir deux navires au lieu d'un seul, ce qui a fait une grande différence», précise M. Dalley.

«Autre grande amélioration, en 2018, nous avons adopté un système de rendez-vous pour les camions, ajoute M. Dalley. Maintenant, les camions sont servis dans une plage de deux heures au plus.»

Le Port a reçu 4,8 millions de dollars de plus d'Ottawa pour un projet de 10 millions de dollars qui modernisera encore son aire de dépôt et installera des goulottes de navire automatisées d'ici 2021. «L'aire actuelle, conçue pour des laquiers plus anciens et plus petits, n'est pas bien adaptée pour les navires océaniques, qui sont plus haut, explique M. Dalley. Avec le nouvel aménagement et les goulottes automatisées qui permettront des heures de service plus longues, nous prévoyons augmenter notre capacité de 60 %.»

Une partie des fonds disponibles a aussi été affectée à la construction d'une cellule à grain de 16 000 tonnes métriques, qui sera terminée à la mi-décembre et remplie de maïs local d'ici la fin de l'année. La nouvelle cellule conviendra mieux aux grosses récoltes ainsi qu'à une nouvelle clientèle, comme celle pour le maïs non OGM que le Port dessert depuis deux ans. Les récoltes sont transformées au pays en sirop et en fécule en vue d'une exportation en Europe.

Johnstown figure parmi les ports qui ont été touchés par le boycott chinois de la plupart du soja canadien. «Notre volume était réduit de moitié à la fin d'octobre, indique M. Dalley. En revanche, nous avons vu arriver trois navires en novembre qui ont pris 70 000 tonnes métriques destinées à l'exportation vers de nouveaux marchés. Nous ne savons toutefois pas ce qui reste sur les fermes, ni s'il y aura des acheteurs intéressés.»

Les avantages de la diversification

Le Port a largement diversifié sa clientèle à la suite de ses investissements dans de plus grandes aires de dépôt. «Le Port accueille en tout 13 navires transportant 29 jeux complets de turbines pour le parc éolien de 100 mégawatts Nation Rise dans le canton de North Stormont», fait remarquer M. Dalley. Il précise que 9 navires sont déjà arrivés à la mi-novembre.

Les aires de dépôt permettent aussi de recevoir des poutres d'acier, depuis deux ans, et des tuyaux d'acier, à partir de la fin de cette année. «Nous avons aussi manutentionné environ 27 000 tonnes métriques de granulats, et nous pourrions avoir des pierres de couleur au printemps», ajoute M. Dalley.

Johnstown continue d'être le grand dépôt de sel pour l'Est ontarien, mais les cargaisons qui arrivaient auparavant des Grands Lacs ont été en grande partie remplacées par des importations du Chili et de l'Égypte. «Le sel doit être raclé sur les navires océaniques, et il peut falloir trois jours pour vider un navire, dit M. Dalley. C'est sûr que nous avons beaucoup de travail ces temps-ci.» 

With the help of the Canada Action Fund in 2010, the port increased its laydown areas over the years to 6.4 hectares (16 acres) from 2 ha. (5 ac.). It has also created 4 ha. (10 ac.) of uploading space just south of portside railway tracks. «We also built an additional berth at the dock to accommodate two vessels instead of one, which made a big difference», Mr. Dalley recalled.

Another huge improvement came with the introduction of a truck appointment system in 2018 that now handles trucks within a two-hour block of time at most», Mr. Dalley says.

The port has received \$4.8 million in new Ottawa funding towards a \$10-million project to further modernize its layout space and install automated vessel spouts by 2021. «The existing space designed for older and smaller lakers doesn't work well for higher sitting ocean-going vessels», Mr. Dalley explains. «With the new configuration and the automated spouts that will allow for longer hours of operations, we expect to improve our vessel throughput by 60 per cent.»

Part of the funding has also gone towards building a 16,000 metric tonne grain bin that is expected to be completed by mid-December and filled with local corn by the end of the year.

The new bin will better accommodate large harvests, as well as new business that has included the non-GMO corn that the port has welcomed over the past two years. The crops are domestically manufactured into syrup and starch for later export to Europe.

Johnstown is among the ports affected by China's boycott of most Canadian soybeans. «Our intake at the end of October was down by half», Mr. Dalley indicated. «The good news is that we had three vessels arriving in November to take up to 70,000 metric tonnes for export to new markets, but we're not sure what remains on farms or whether there will be the buyers for it.»

Benefits of diversification

However, the port has significantly diversified its customer base as a result of its earlier investments in bigger laydown areas. «The port is welcoming a total of 13 vessels carrying 29 full sets of turbines for the 100-megawatt Nation Rise Wind Farm in North Stormont», Mr. Dalley notes, adding that nine vessels had arrived by mid-November.

The laydown areas have likewise accommodated new business in terms of steel construction beams as of two years ago, and steel pipes starting late this year. «We've also handled about 27,000 metric tonnes of aggregate and have inquiries about handling coloured stone in the spring», Mr. Dalley adds.

Johnstown continues to be the major salt depot for Eastern Ontario, but shipments that once arrived from the Great Lakes have been replaced in good part by imports from Chile and Egypt. «These are clawed off the ocean-goers, so it can take up to three days to empty a vessel», Mr. Dalley says. «We're definitely busy these days.» 



Toronto
→ 3.5 hours

Ottawa
→ 1 hour

Montreal
→ 2 hours

U.S.A.
→ 10 minutes

New York City
→ 6.5 hours

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



Port of Johnstown

Ontario, Canada

Division of the Township of
Edwardsburgh Cardinal

3035 County Rd 2
Johnstown, Ontario K0E 1T1

generalinfo@portofjohnstown.com
Twitter: @portofjohnstown.com

Eastern Ontario's Premier Port

www.portofjohnstown.com • 613.925.4228



U.S. Great Lakes ports enjoy robust activity

Les ports américains des Grands Lacs bourdonnent d'activité

©DR

The vessels from the fleet of Rand Logistics call regularly at U.S. and Canadian ports on the Great Lakes.

Les navires de Rand Logistics font régulièrement escale à des ports américains et canadiens sur les Grands Lacs.

Bill Beck

Des niveaux d'eau presque record et une économie qui reste solide laissent présager d'une troisième saison consécutive d'excellents résultats pour les expéditions sur les Grands Lacs américains. Alors que 2019 tire à sa fin, les ports américains des Grands Lacs semblent être en voie de surpasser leur volume de marchandises de 2018.

Pourtant, jusqu'en octobre, le trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent était en baisse de 6 % par rapport à l'année passée. Il a souffert, en raison de pluies qui ont retardé les récoltes de céréales, d'un affaiblissement de la demande d'acier et d'aluminium, et des tarifs douaniers imposés par le gouvernement Trump sur l'acier européen.

Il n'empêche qu'au Port de Milwaukee sur le lac Michigan, les cargaisons d'acier importé d'Europe s'élèvent à 130 000 tonnes jusqu'à présent cette année, 22 % de plus qu'au même moment en 2018. Le directeur du Port, Adam Schlicht, a dit à la Chambre de commerce maritime, à Ottawa, que le Port reste attrayant pour les exportateurs

Near record high water levels and a continuing strong economy are pointing to a third strong season in a row for U.S. Great Lakes shipments. As the 2019 navigation season was winding down, U.S. Great Lakes ports appeared to be on pace to handle more cargo in 2019 than they did in 2018.

Although traffic on the St. Lawrence Seaway was down 6 percent year-to-date from last year in October due to wet weather that delayed grain harvests, a softening demand for steel and aluminum, and Trump Administration tariffs on steel from Europe, U.S. Great Lakes ports were enjoying a robust performance.

At the Port of Milwaukee on Lake Michigan, shipments of imported steel from Europe of 130,000 tons year-to-date are up 22 percent from the same time in 2018. Port Director Adam Schlicht told the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce that the efficiency the port provides through multimodal trans-

portation makes it attractive to European exporters, even with tariffs added in. Overall, the port has handled more than 1.6 million tons of cargo to date, which is up 25 percent from the same time last year. Mr. Schlicht added that if the port enjoys a strong finish to the season, it could make “2019 one of the best and economically productive years in Port Milwaukee’s recent history.”

The St. Lawrence Seaway Development Corporation reported in mid-October that the Seaway had achieved a 7.3 percent increase in year-to-date dry bulk cargo; salt, coke, gypsum, and ores and concentrates all registered double-digit increases from 2018 year-to-date volumes. “As we head into the busiest few months of the navigation season, robust cargo movements continue at our ports and through the Great Lakes St. Lawrence Seaway System,” said Craig Middlebrook, Deputy Administrator of the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation. “Project cargo continues to be strong and heavy machinery is a leading commodity, with the ports of Cleveland, Toledo, Duluth, Detroit, and Manistee (MI) all reporting September shipments of machinery from foreign markets.”

Mr. Middlebrook reported that the Toledo-Lucas County Port Authority had handled bulk sugar from Mexico for the first time since 2015. Joseph Cappel, the Toledo-Lucas County Port Authority’s VP for Business Development, said “The same vessel that brought sugar from Mexico to the Port of Toledo

européens malgré les tarifs douaniers, grâce à l’efficacité de ses liaisons multimodales. Globalement, le Port a manutentionné plus de 1,6 million de tonnes de marchandises jusqu’à présent, 25 % de plus qu’au même moment un an plus tôt. M. Schlicht ajoute que si le Port finit la saison en force, «2019 pourrait être une des années les plus fortes et les plus productives économiquement de son histoire récente».

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a rapporté à la mi-octobre qu’elle avait enregistré une augmentation de 7,3 % du vrac sec, jusque-là cette année par rapport à 2018. Le sel, le coke, le gypse, les minerais et les concentrés miniers ont tous progressé de plus de 10 %. «En abordant les mois les plus occupés de la saison de navigation, le volume de cargaisons reste élevé dans nos ports et dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, affirme Craig Middlebrook, administrateur adjoint de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Les cargaisons spéciales continuent d’affluer, et la machinerie lourde est en vedette. Les ports de Cleveland, Toledo, Duluth, Detroit et Manistee (Michigan) ont tous reçu des expéditions de machinerie venant de marchés étrangers.»

M. Middlebrook signale que le Port de Toledo-comté de Lucas a reçu du sucre en vrac du Mexique pour la première fois depuis 2015. «Le même navire qui a transporté le sucre depuis le Mexique jusqu’au Port de Toledo a remonté la rivière Maumee pour charger une combinaison de soja, de drèche sèche de distillerie et d’aliment protéique de maïs, relate Joseph Cappel, vice-président

Project cargoes have recently surged at the Port of Duluth, the biggest U.S. port on the Great Lakes.

Les cargaisons spéciales sont en forte hausse au port de Duluth, le plus grand port américain sur les Grands Lacs.

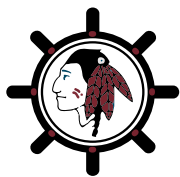


©PORT OF DULUTH



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





©PORT OF CLEVELAND

The Cleveland-Europe Express service has completed its sixth year hauling containers and breakbulk.

Le service Cleveland-Europe Express transporte des conteneurs et des marchandises diverses depuis six ans.

sailed up the Maumee River and loaded a combination of soybeans, distiller dry grain (DDG) and corn gluten meal (CGM). This single vessel discharge and reload is a great example of the diverse cargo mix handled at the Port of Toledo. With the ability to match export cargos with incoming shipments, the Port of Toledo can provide an efficient and cost-effective solution for shippers."

Mr. Middlebrook reported that in September alone, the Port of Detroit received machinery from South Korea, the Ogdensburg Bridge & Port Authority received a shipment of salt from Chile, and the Port of Cleveland received shipments of steel from Germany, Belgium and Sweden.

William D. Friedman, President and CEO of the Port of Cleveland, noted that it "looks like Cleveland will end the season up from last year on international tonnage, despite tariffs and other macro forces. The Canada trade has been growing and Europe is holding its own. Logistec will complete their first year as our general cargo terminal operator and the transition has gone very smoothly."

Mr. Friedman added that the "Cleveland-Europe Express operated by Spliethoff will complete its sixth season still hauling containers and break-bulk cargo. I think container volume, including loads and empties, will be up a bit, but the container rate environment makes it very tough to grow, especially on the eastbound leg."

Another port that has enjoyed a strong performance in 2019 is the Port of Green Bay, where Port Director Dean Haen completed his 20th season at the helm, making him the longest tenured port director on the U.S. Great Lakes. Green Bay, which handles bulk cargoes like petroleum, limestone, salt and wood

de l'administration portuaire responsable du développement commercial. Voilà qui illustre bien la diversité des cargaisons manutentionnées au Port de Toledo. Grâce à sa capacité d'apparier des cargaisons en partance et à l'arrivée, le Port de Toledo peut fournir une solution efficace et rentable pour les armateurs.»

M. Middlebrook rapporte aussi que seulement en septembre, le Port de Detroit a reçu des machines de Corée du Sud, le Port d'Ogdensburg a reçu du sel du Chili, et le Port de Cleveland a reçu de l'acier d'Allemagne, de Belgique et de Suède.

Selon William D. Friedman, PDG du Port de Cleveland, «tout indique que Cleveland terminera la saison sur un tonnage international en hausse par rapport à l'année passée, malgré les tarifs douaniers et d'autres facteurs macroéconomiques. Le commerce avec le Canada a augmenté, et l'Europe se maintient bien. Logistec en est à sa première année en tant qu'exploitant de notre terminal de marchandises générales, et la transition s'est très bien passée».

M. Friedman ajoute que «le service Cleveland-Europe Express assuré par Spliethoff achèvera sa sixième saison à transporter des conteneurs et des marchandises diverses. Je crois que le volume de conteneurs, chargés et vides, augmentera un peu, mais la conjoncture des taux pour les conteneurs fait qu'il est très difficile de progresser, surtout vers l'est.»

Le Port de Green Bay en est un autre qui a enregistré de bons résultats en 2019. Son directeur Dean Haen a terminé sa 20^e saison aux commandes, ce qui en fait le doyen des directeurs de ports américains sur les Grands Lacs. Green Bay, qui reçoit des produits en vrac tels que pétrole, pierre calcaire, sel et pâte de bois, reçoit de plus en plus de navires américains à ses quais sur le lac Michigan. Cet été, des cargaisons de pâte de bois du Brésil et de Suède

ainsi que des cargaisons de sel d'Égypte sont arrivées au Port.

L'essor des cargaisons spéciales

Les cargaisons spéciales, en particulier les composantes d'éoliennes, deviennent de plus en plus présentes dans le trafic des ports américains des Grands Lacs. En plus du vrac, par exemple charbon, céréales, sel et minerai de fer, le terminal maritime public Clure du Port de Duluth manutentionne des marchandises générales et des cargaisons spéciales surdimensionnées de grande valeur.

«Notre port est un acteur clé dans le développement de l'énergie éolienne à l'échelle mondiale, dit Jonathan Lamb, président de Duluth Cargo Connect. Un grand pourcentage des cargaisons d'éoliennes du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent passent par le Port de Duluth. Ce sont des cargaisons spectaculaires, car les composantes d'éoliennes deviennent de plus en plus grandes. Les sections des tours sont longues, mais les pales encore plus – parfois bien au-delà de 200 pieds. Leur arrivée fait toujours sensation.»

«La diversité des cargaisons est importante pour tout port et sa zone de desserte, a récemment affirmé Deb DeLuca, directeur du Port de Duluth. Elle est gage de stabilité économique.»

Duluth n'est pas le seul port américain des Grands Lacs à se tailler une réputation d'efficacité pour les car-

pulp, is increasingly seeing foreign vessels dock at the Lake Michigan port. This summer, shipments of wood pulp from Brazil and Sweden, as well as cargoes of salt from Egypt made their way to the port.

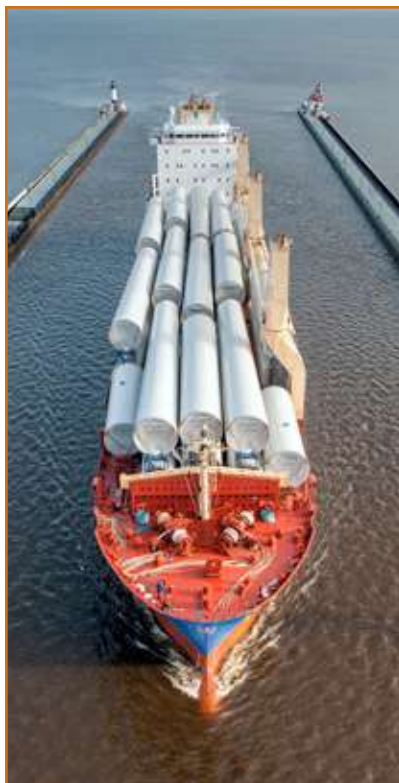
The surge of project cargo

Project cargoes, especially components for wind energy turbines, is an increasingly important segment of traffic for U.S. Great Lakes ports. In addition to bulk cargoes like coal, grain, salt and iron ore, the Port of Duluth's Clure Public Marine Terminal handles high-value general and oversized project cargo,

“Our port is a key player in wind energy development worldwide, with a significant percentage of the wind cargoes on the Great Lakes St. Lawrence Seaway moving through the Port of Duluth-Superior,” said Jonathan Lamb, Duluth Cargo Connect president. “They are eye-catching cargo, since wind turbine components continue to be engineered larger and larger. The tower sections are long, but the blades are even longer—some well past 200 feet each—so people definitely notice its arrival.”

Deb DeLuca, port director at the Duluth Seaway Port Authority, recently stated that “cargo diversity is important to any port and its catchment area. A mix of cargo spells economic stability.”

Duluth isn't the only U.S. Great Lakes port that is developing a reputation for the efficient handling



Cargo Hub for Global Trade

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

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



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

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

Bringing Business to the Port & Economic Development to the Region



©PORT OF MONROE



©PORT OF MONROE

*Paul Lamarre III, Director of Port of Monroe.
Cargo diversity is very much on the upswing
at the Port of Monroe on Lake Erie.*

Paul Lamarre III, directeur du port de Monroe.
La diversité des cargaisons est décidément
en hausse au port de Monroe, sur le lac Érié.

of project and heavy lift cargo. The Port of Bay City, Michigan on Lake Huron has already handled five wind energy cargoes in 2019. And the Port of Indiana-Burns Harbor handled one of the more unique project cargoes in 2019 when it moved two huge rubber-tired gantry cranes (RTG) from the port to the CSX Intermodal Terminals' facility in nearby Chicago. The 68-piece cargo arrived at the Indiana port in June aboard the **HC Melina** and was discharged from the vessel by Federal Marine Terminal's (FMT) shore crane for transport to the CSX Intermodal Terminals' Bedford Park facility, which handles domestic and international freight.

Ian Hurt of the Port of Indiana-Burns Harbor, said FMT, the general cargo stevedore at the port, could perform two-crane lifts of nearly 200 metric tons, or 440,000 pounds, nearing the top of any port's capabilities in the U.S. Great Lakes or Canada. "Intermodal transport requires all modes to work together seamlessly, and the

gaisons spéciales et les charges lourdes. Le Port de Bay City, au Michigan sur le lac Huron, a déjà manutentionné cinq cargaisons de matériel d'éoliennes en 2019. Le Port d'Indiana-Burns Harbor a manutentionné une des cargaisons spéciales les plus particulières en 2019, déplaçant deux énormes grues portiques sur roues depuis le Port jusqu'aux installations de CSX Intermodal Terminals à Chicago. La cargaison de 68 pièces est arrivée au Port en juin à bord du **HC Melina**, et a été déchargée par la grue terrestre de Federal Marine Terminal (FMT) avant d'être transportée jusqu'au site Bedford Park de CSX Intermodal Terminals – qui manutentionne des cargaisons intérieures et internationales.

Ian Hurt, du Port d'Indiana-Burns Harbor, indique que FMT, manutentionnaire des marchandises générales au Port, peut effectuer des levages à deux grues allant jusqu'à près de 200 tonnes métriques, ou 440 000 livres.

Il n'y a guère de port américain ou canadien sur les Grands Lacs qui fasse beaucoup mieux. «Le transport intermodal exige que tous les modes fonctionnent ensemble de façon intégrée, explique M. Hurt. Et l'expédition de la grue portique est un exemple d'efficacité et de connectivité dans le Midwest.»

Monroe mise sur la diversité

Au Port de Monroe, le seul du Michigan sur le lac Érié, le mot d'ordre pour 2019 et l'avenir est la diversité des cargaisons. Pendant des années, le Port s'occupait de vraquiers livrant du charbon de l'Ouest aux centrales électriques régionales desservant Detroit. Le directeur du Port Paul LaMarre III a travaillé main dans la main avec la délégation du Michigan au Congrès pour percer sur le marché des marchandises internationales. Récemment, M. LaMarre et le sénateur américain Gary Peters (démocrate, Michigan) a rencontré des responsables du service américain des douanes pour discuter de moyens de faciliter la manutention de cargaisons internationales dans le Port. «Le Port est aussi dynamique que jamais malgré les changements rapides dans le transport de marchandises, dit M. LaMarre. La diversité est en hausse sur nos quais.»

La hauteur de l'eau, presque à des niveaux record sur les lacs Supérieur et Huron, a été à la fois un problème et un avantage pour les Grands Lacs aux États-Unis. Des tempêtes automnales ont entraîné l'inondation de rivages dans plusieurs localités du lac Supérieur. En revanche, le Port de Duluth estime que le niveau élevé de l'eau a été une aubaine pour les transporteurs de vrac sur les Grands Lacs. Chaque pouce additionnel de tirant d'eau a permis d'augmenter les revenus de 25 000 \$ par navire et par trajet.

Par ailleurs, le nouveau directeur du Port d'Oswego, William Scriber, a annoncé un partenariat avec Castaloo USA, filiale d'un manutentionnaire de marchandises générales et exploitant de terminaux canadien. «Dans le cadre de notre ambitieux plan d'expansion, le partenariat avec Castaloo est une clé pour accéder à de nouvelles possibilités d'affaires», a affirmé M. Scriber en annonçant l'alliance. **M**

gantry crane shipment is an example of the efficient transportation attributes and its connectivity in the Midwest," Mr. Hurt explained.

Monroe focus on diversity

At the Port of Monroe, Michigan's only port on Lake Erie, the watchword for 2019 and beyond is cargo diversity. The port has for years handled bulk carriers delivering western coal to the regional power plants serving Detroit, but Port Director Paul LaMarre III has been working hand-in-glove with Michigan's congressional delegation in its pursuit of international cargo. Recently, Mr. LaMarre and U.S. Senator Gary Peters (D-Mich.) met with officials of the U.S. Customs and Border Protection to discuss procedures to facilitate handling international cargo through the port. "The port is as vibrant as it ever has been despite rapid changes in cargo transportation," said Mr. LaMarre III. "Cargo diversity across our docks is up."

High water, which was at near record levels on Lakes Superior and Huron, was both a hindrance and a benefactor to the U.S. Lakes. Autumn storms caused shoreline flooding in a number of Lake Superior communities. But the Duluth Seaway Port Authority estimated that the high water was a boon for many bulk carriers on the Great Lakes, reporting that every inch of additional draft was worth \$25,000 in added revenues per vessel per trip.

In other developments, new Oswego Port Director William Scriber announced a partnership with Castaloo USA, the subsidiary of a Canadian general cargo stevedore and terminal operator. "As the port moves forward with an aggressive expansion plan, we see the partnership with Castaloo as a key to accessing new business opportunities," Mr. Scriber said in announcing the partnership. **M**



The mariners Port.
Efficient, economical,
and accommodating.

www.portofmonroe.com

Two symbolic events bode well for future

Deux événements symboliques de bon augure

Bill Beck

The 2019 navigation season on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system was marked by two symbolic events that bode well for the future of maritime commerce on the U.S. Great Lakes.

The construction of a new Soo Lock chamber that will essentially be a twin to the 50-year-old Poe Lock took a major step forward in 2019 when President Trump included \$75.3 million in construction funding in his budget request to Congress. The State of Michigan has already committed nearly \$37 million in funding for 2019 projects, including completion of the upstream channel deepening design, award of a construction contract, completion of the upstream approach walls design, and resumption of the new Soo Lock chamber design.

The U.S. Army Corps of Engineers reported that the proposed 1,200-foot by 110-foot lock has about 20 percent of the projected \$922 million construction and design cost already funded. The Corps noted that the new lock, which is expected to be completed before 2028, will provide much needed resiliency in the Great Lakes Navigation System, and that nearly all domestically produced advanced high strength steel used to manufacture products like automobiles



©U.S. ARMY CORPS OF ENGINEERS

Long desired by the shipping industry, the construction of a new Soo lock is now slated for completion by 2028.

La construction d'une nouvelle écluse à Sault Ste. Marie, que l'industrie maritime attend depuis longtemps, devrait être achevée d'ici 2028.

The 2019 navigation season of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system was marked by two symbolic events that bode well for the future of maritime commerce on the Great Lakes in the U.S.

The project of construction of a new lock chamber at Sault Ste. Marie, which will essentially be a twin of the Poe Lock constructed 50 years ago, took a major step forward in 2019. President Trump included \$75.3 million in construction funding in his budget request to Congress. The State of Michigan has already committed nearly \$37 million in funding for 2019 projects, including completion of the upstream channel deepening design, award of a construction contract, completion of the upstream approach walls design, and resumption of the new Soo Lock chamber design.

The U.S. Army Corps of Engineers reported that the proposed 1,200-foot by 110-foot lock has about 20 percent of the projected \$922 million construction and design cost already funded. The Corps noted that the new lock, which is expected to be completed before 2028, will provide much needed resiliency in the Great Lakes Navigation System, and that nearly all domestically produced advanced high strength steel used to manufacture products like automobiles

the lock of 1 200 feet by 110 ft. The Corps estimates that the new lock, which would be completed by 2028, will bring much needed resiliency to the navigation system of the Great Lakes. Almost all the high-strength steel used to manufacture products like automobiles

d'avant-garde produit au pays qui sert à la fabrication de produits tels qu'automobiles et électroménagers est fait avec de la taconite (minerai de fer) qui transite par l'écluse Poe.

Il est devenu évident qu'une deuxième écluse de la taille de Poe est vitale lorsque les médias ont fait état de cyberattaques visant des infrastructures électriques américaines alimentant les écluses de Sault Ste. Marie et d'autres barrages, écluses et infrastructures vitales.

Le deuxième événement ayant des implications pour l'avenir du commerce maritime sur les Grands Lacs aux États-Unis est survenu en avril. Les sociétés Interlake Steamship Co. et Fincantieri Bay Shipbuilding, de Sturgeon Bay (Wisconsin), ont annoncé la construction d'un vraquier pour les Grands Lacs qui battra pavillon américain – ce qui ne s'était plus vu depuis 35 ans. Le nouveau vraquier autodéchargeur de Classe river serait le premier navire destiné à servir sur les Grands Lacs américains à être construit sur les Grands Lacs depuis le début des années 1980.

En août, Fincantieri et Interlake ont tenu une cérémonie de première découpe d'acier au chantier naval de Sturgeon Bay. L'acier utilisé provenait de l'usine ArcelorMittal à Burns Harbor, sur le lac Michigan. Il était fait de granules de taconite extraites et transformées à la mine Minorca d'ArcelorMittal dans la chaîne ferrière Mesabi au Minnesota.

«La première découpe d'acier est une étape majeure, a affirmé le président d'Interlake Mark W. Barker. Elle signifie que Fincantieri Bay Shipbuilding et nous sommes prêts à lancer la production dans ce projet historique. Nous sommes extrêmement fiers de construire le premier navire depuis 1981 sur ces rives d'eau douce, avec les hommes et les femmes qui travaillent fort pour aider à alimenter notre industrie, et avec de l'acier américain fait de minerai de fer transporté sur des navires battant pavillon américain.» 



©PHOTO COURTESY OF THE INTERLAKE STEAMSHIP COMPANY

and appliances is made with taconite (iron ore) that transits the Poe Lock.

The critical need for a second Poe-sized lock was underscored when reports surfaced in the media of cybersecurity attacks against U.S. electric utilities serving the American Soo and other dams, locks and vital infrastructure.

The second event with implications for the future of maritime commerce on the U.S. Great Lakes came in April when Interlake Steamship Co. and Fincantieri Bay Shipbuilding of Sturgeon Bay, Wisconsin, announced the construction of a U.S.-flagged Great Lakes bulk carrier to be built for the first time in more than 35 years. The new River-Class, self-unloading bulk carrier is believed to be the first ship for U.S. Great Lakes service built on the Great Lakes since the early 1980s.

In August, Fincantieri and Interlake hosted a ceremonial first-cut-of-steel event at the Sturgeon Bay shipyards. The steel for the first cut was sourced from steel made at Arcelor Mittal's Burns Harbor Works on Lake Michigan and came from taconite pellets mined and processed at Arcelor Mittal's Minorca Mine on Minnesota's Mesabi Iron Range.

"The first cut of steel is a major milestone that signifies we, along with Fincantieri Bay Shipbuilding, are ready to begin production on this historic project," said Interlake President Mark W. Barker.

"We are extremely proud to build our company's first ship since 1981 on these freshwater shores with the hardworking women and men who help power our industry and with American-made steel from the iron ore we carry on our U.S. flag fleet vessels." 

Mark W. Barker, President of Interlake Steamship Company, is very proud to be building the company's first new ship since 1981.

Mark W. Barker, président d'Interlake Steamship Company, est fier de construire le premier nouveau navire de l'entreprise depuis 1981.



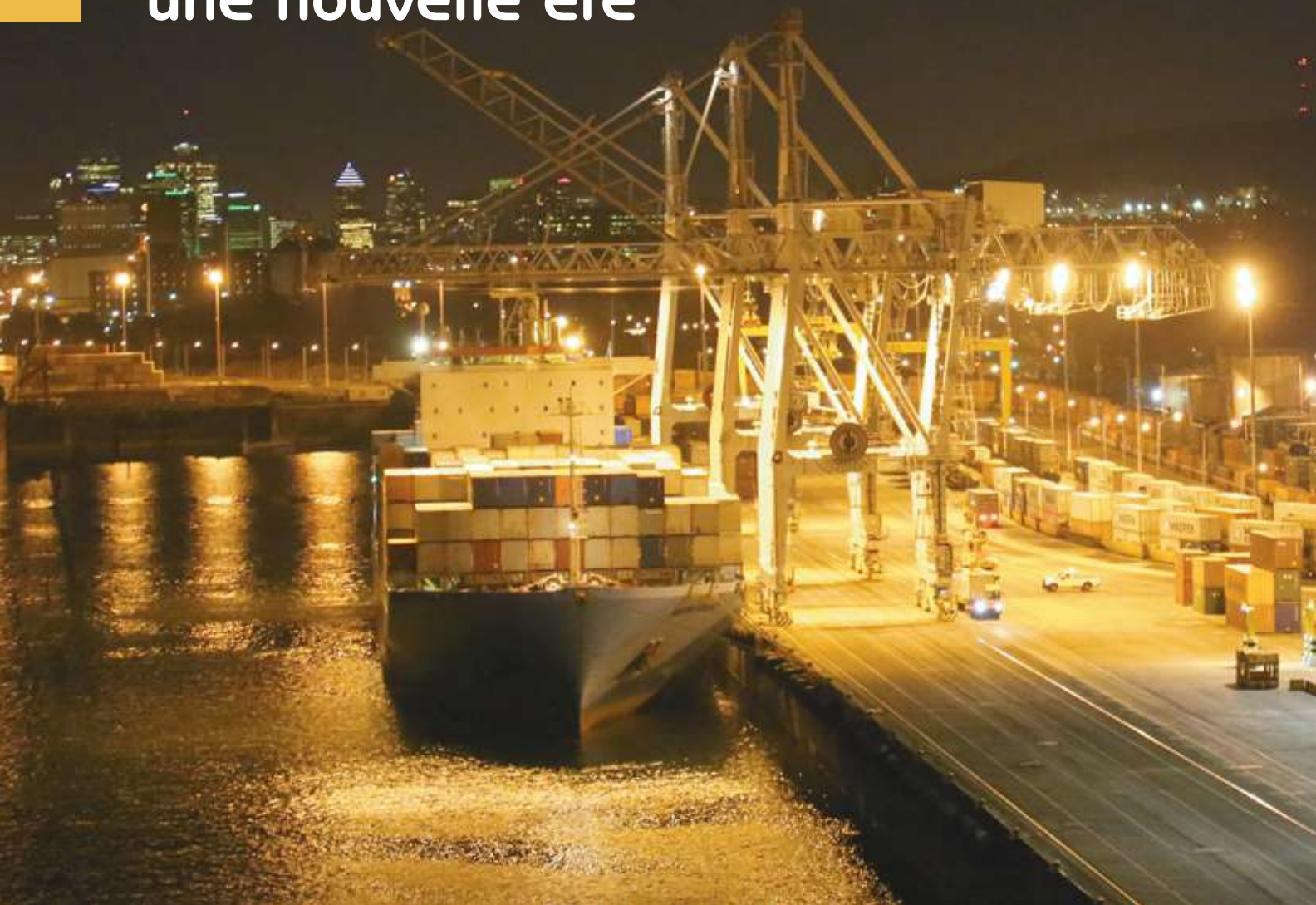
©COURTESY OF THE INTERLAKE STEAMSHIP COMPANY

The new River-Class, self-unloading bulk carrier, measuring 639 feet in length (78 feet W, 45 feet H, 28,000 DWT), is scheduled for completion in mid-2022.

Le nouveau vraquier autodéchargeur de la Classe River, d'une longueur de 639 pieds (78 pieds de largeur, 45 pieds de hauteur, 28 000 TPL), devrait être terminé d'ici mi-2022.

MGT enters new era at 50

À 50 ans, MGT entame une nouvelle ère



Leo Ryan

Many key factors come into play for terminal operators to compete and thrive in the challenging environment of today's global maritime industry. As it enters its 50th year in 2020, Montreal Gateway Terminals Partnership is charting a course striving especially to achieve higher service levels, improved productivity and capacity gains in sustainable fashion to build the future. And on this ambitious journey, Michael Fratianni, President and CEO, underlines the benefits of strong teams and independence.

De nombreux facteurs essentiels entrent en ligne de compte pour que les exploitants de terminaux puissent affronter la concurrence et prospérer dans la conjoncture difficile de l'industrie maritime mondiale. En entamant sa 50^e année en 2020, la Société Terminaux Montréal Gateway (MGT) trace sa voie pour atteindre des niveaux de service plus élevés, améliorer sa productivité et augmenter ses capacités de façon durable, pour bâtir l'avenir. En entreprenant ce parcours ambitieux, Michael Fratianni, président et chef de la direction, souligne les avantages de ses solides équipes et de son indépendance.



©MGT/WAYNE D. SMITH

En entrevue avec *Maritime Magazine*, M. Fratianni s'est montré résolument optimiste quant à l'avenir. Il commence en déclarant: «Je tiens à souligner que nous sommes un terminal de conteneurs multiutilisateurs appartenant à des institutions financières, qui nous ont accordé tout leur appui. Aucune compagnie du transport maritime n'est actionnaire.»

Faisant allusion à diverses compagnies maritimes qui exploitent leurs propres terminaux de conteneurs, M. Fratianni constate qu'«il y a dans le monde de moins en moins de terminaux de conteneurs qui soient réellement indépen-

About \$100 million is being invested in 14 high-performance cranes at MGT's two container terminals. MGT now has Canada's largest fleet of electric rubber-tired gantry cranes.

Quelque 100 millions de dollars sont investis pour 14 grues haute performance dans les deux terminaux à conteneurs de MGT. MGT possède maintenant le plus grand parc de grues-portiques électriques sur pneus au Canada.

During an interview with *Maritime Magazine*, Mr. Fratianni was resolutely optimistic about developments on the horizon. However, he began by declaring: "I like to emphasize we are an independent, common-user container terminal owned by financial institutions who have accorded us full support. No company in the transportation sector is involved in our ownership."

Alluding to various shipping lines that run their own container facilities, Mr. Fratianni noted that "there are fewer and fewer container terminals around the globe that are really independent. They have separate managements, but we are truly independent. This is our business exclusively. We don't derive revenue from any other source. Being independent, moreover, averts any potential conflicts-of-interest."

The MGT business is certainly substantial thanks to an impressive customer base of seven global shipping companies using long-established trade routes between North America, Northern Europe and the Mediterranean: namely CMA CGM, COSCO, Hamburg Sud, Hapag-Lloyd, Maersk Line, MSC and OOCL. MGT, through its Racine and Cast terminals operating year round, handles close to 60 per cent of the Port of Montreal's international container trade. The port's container volume exceeds 1.7 million TEUs.

About 80 per cent of the containerized cargo is destined for, or comes from the Canadian market, chiefly Quebec and Ontario. The other 20 per cent is with the U.S. market, especially the Midwest. These markets represent an estimated 110 million consumers.

MGT's terminals are positioned on more than 135 acres (54 hectares) with over 5,000 feet of berth space available to accommodate multiple ships simultaneously. The terminals are served by both the CN and CP railways that offer fast and efficient service to hinterland destinations.

Since March 2015, MGT has been owned by a consortium led by Axiom Infrastructure Inc. and composed of Axiom Infrastructure Canada II L.P., Desjardins Group, via its insurance subsidiaries and its Pension Plan, Manulife, Fonds de solidarité FTQ and Industrial Alliance.



©LEO RYAN

Michael Fratianni, President and CEO, underlines the advantages inherent in operating an independent, common-user terminal

Michael Fratianni, président et chef de la direction, insiste sur les avantages d'un terminal indépendant multiutilisateurs.

Mr. Fratianni says he very much appreciates the ownership group's "highly supportive and long-term strategic approach" as well as its understanding of the required resiliency of terminal operations.

The consortium's arrival, in fact, marked an important new chapter in the rich history of MGT going back five decades on the St. Lawrence River. It was in 1970 that Cast Terminal started operations in the Port of Montreal. CP Limited moved its operations to Montreal from the Port of Quebec in 1979. That same year, CP Ships opened Racine Terminal at Section 59 of the Port of Montreal. A couple of years after CP Ships acquired the Cast shipping line, the decision was made to combine the management of the two terminals, and they became Montreal Gateway Terminals in 1998. Through the years, therefore, the ownership has changed a number of times - from CP Limited, CP Ships, Hapag-Lloyd and Morgan Stanley to today's Axiom-led consortium.

Multi-million dollar investments in new container cranes

Among significant developments currently taking place, Mr. Fratianni, with palpable enthusiasm, highlighted the arrival, under an equipment upgrade program, of ten top-of-the-line Liebherr electric rubber-tired gantry cranes (ERTGs) that will be complemented in the coming two years by four post-panamax ship-to-shore cranes.

dants. Ils peuvent avoir une direction distincte, mais nous sommes véritablement indépendants. C'est notre activité exclusive. Nous ne tirons de revenus d'aucune autre source. Le fait d'être indépendant évite tout conflit d'intérêts potentiel».

L'activité de MGT est substantielle grâce à une impressionnante brochette de clients comprenant sept compagnies maritimes mondiales naviguant sur les routes commerciales bien établies entre l'Amérique du Nord, l'Europe du Nord et la Méditerranée, à savoir CMA CGM, COSCO, Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC et OOCL. MGT, avec ses terminaux Racine et Cast exploités toute l'année, manutentionne presque 60 % du trafic international de conteneurs du Port de Montréal. Le volume de conteneurs du Port dépasse les 1,7 million d'EVP.

Environ 80 % des cargaisons conteneurisées sont expédiées à destination ou à partir du marché canadien, principalement le Québec et l'Ontario. Le solde de 20 % est à destination ou en provenance du marché américain, surtout le Midwest. Ces marchés représentent quelque 110 millions de consommateurs.

Les terminaux de MGT se trouvent sur plus 135 acres (54 hectares) avec plus de 5 000 pieds de zone d'accostage permettant de recevoir plusieurs navires en même temps. Les terminaux sont desservis par les chemins de fer CN et CP, qui assurent un service rapide et efficace vers des destinations

intérieures.

Depuis mars 2015, MGT appartient à un consortium dirigé par Axiom Infrastructure Inc. et comprenant Axiom Infrastructure Canada II L.P., le groupe Desjardins – par l'entremise de ses filiales dans le secteur de l'assurance et son régime de retraite –, Manuvie, le Fonds de solidarité FTQ et l'Industrielle Alliance.

M. Fratianni affirme apprécier grandement le soutien et la vision à long terme du groupe de propriétaires, ainsi que sa conscience de la résilience nécessaire à des entreprises de terminaux.

De fait, l'arrivée du consortium a ouvert un important nouveau chapitre dans la riche histoire de MGT, qui est présent sur le fleuve Saint-Laurent depuis cinq décennies. C'est en 1970 que Terminus Cast a lancé ses activités au Port de Montréal. CP limitée a déplacé ses activités du Port de Québec à Montréal en 1979. La même année, Navigation CP a ouvert le terminal Racine à la section 59 du Port de Montréal. Quelques années après que Navigation CP a fait l'acquisition de la compagnie maritime Cast, les deux terminaux ont été regroupés sous une direction commune; ils prendront le nom de Terminaux Montréal Gateway en 1998. Au fil des ans, la propriété a ainsi changé de mains quelques fois: après CP limitée, il y a eu Navigation CP, Hapag-Lloyd, Morgan Stanley et, aujourd'hui, le consortium dirigé par Axiom.

Des millions de dollars pour de nouveaux portiques à conteneurs

D'importantes nouveautés sont en voie de se concrétiser. M. Fratianni souligne avec un enthousiasme évident l'arrivée, dans

Ship
different

**Together, we're aligned for
steady economic growth.**

Contact us at
marketing@port-montreal.com

Thanks to our lauded
ship-to-rail model,
innovative smart
facilities, and visionary
Contrecœur expansion
project, we're already
the leading port for

transatlantic shipments
and a rapidly growing
player in trade with
Asia. Isn't it time you
turned our international
success into your local
victory?



©MGT/WAYNE D. SMITH

MGT's Racine and Cast terminals handle close to 60% of the Port of Montreal's container cargo.

Les terminaux Cast et Racine de MGT manutentionnent presque 60 % des marchandises conteneurisées au port de Montréal.

“We now have the largest fleet in Canada of electric rubber-tired gantries,” he said, adding: “Collectively, MGT has, in effect, committed capital expenditures of \$100 million between 2019 and 2021.”

Mr. Fratianni stresses that the investments in the energy-efficient cranes support MGT's continuous efforts to optimize productivity and capacity at its terminals while reducing carbon and nitrogen dioxide emissions.

MGT contracted longstanding partner Liebherr Container Cranes in October 2018 to deliver the ten ERTGs, following the successful retrofitting of two existing RTGs with a conductor bar system allowing for full-electric operation. These cranes with a heavy-duty drive system on board were fully commissioned at the end of 2019.

The ten new cranes have a safe working load of 40.6 tons and can handle six containers plus a truck lane wide. The four ship-to-shore cranes on order will have an outreach to handle 21 containers across the deck versus 14 on existing cranes. To be delivered by Q3 2021, they will provide twin lifts capacity and 65 tons of safe weight loads.

“We believe that the time will come when ships of 21 (containers) wide will be moving up and down the St. Lawrence as opposed to 15 wide currently calling MGT at present,” affirmed Mr. Fratianni. This would translate into regular calls by container ships in the 6,000 TEU range.

Technology and security

On the security and technology fronts, MGT and the Montreal Port Authority have invested mil-

le cadre d'un programme d'amélioration du matériel, de 10 grues-portiques électriques sur pneus (ERTG), des Lieherr d'avant-garde. S'y ajouteront d'ici deux ans quatre grues-portiques de quai post-Panamax.

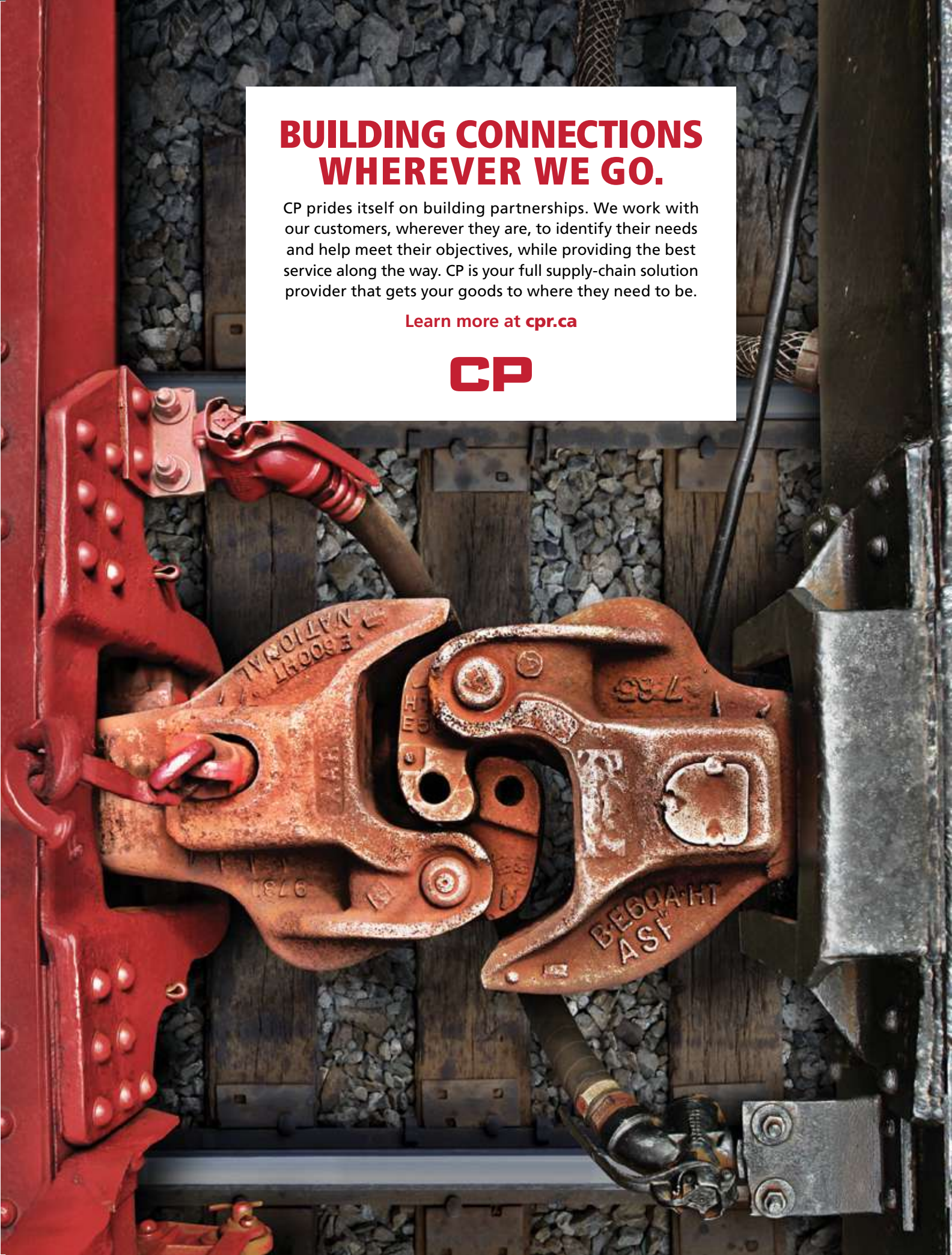
«Nous avons maintenant le plus grand parc de grues-portiques électriques sur pneus du Canada, dit-il. Au total, MGT a engagé des dépenses d'immobilisation de 100 millions de dollars entre 2019 et 2021.»

M. Fratianni fait valoir que les investissements dans des grues écoénergétiques participent aux efforts que déploie sans cesse MGT pour optimiser la productivité et la capacité à ses terminaux tout en réduisant les émissions de carbone et de dioxyde d'azote.

MGT a chargé son partenaire de longue date la société Liebherr Container Cranes, en octobre 2018, de fournir les 10 ERTG, après avoir doté deux RTG existantes d'un système à rail conducteur leur permettant de fonctionner entièrement à l'électricité. Ces grues comportant un système de stockage de puissance haute performance ont été mises en service à la fin de 2019.

Les 10 nouvelles grues ont une charge maximale d'utilisation de 40,6 tonnes, et une envergure de six conteneurs plus une voie pour camion. Les quatre grues-portiques de quai commandées auront une portée de 21 rangées de conteneurs, contre 14 pour les grues existantes. Elles doivent être livrées d'ici le troisième trimestre de 2021, et elles apporteront une capacité de levage double et une charge maximale d'utilisation de 65 tonnes.

«Nous croyons qu'un jour, des navires d'une largeur de 21 rangées de conteneurs monteront et descendront le Saint-Laurent, alors que MGT reçoit aujourd'hui des navires d'une largeur de 15 rangées», note M. Fratianni. Il y aurait ainsi régulièrement des porte-conteneurs d'une capacité de l'ordre de 6 000 EVP.



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

lions of dollars in the past few years in one of the most advanced security systems in the world. In addition to 24/7 manned surveillance, the terminals are monitored through an intricate system of video cameras and technology. In addition to security controls and fire prevention services, seven radiation detection portals located directly on the terminals allow import cargo to be screened within minutes of being discharged from a vessel.

Investments in a fibre-optics telecommunications network allows for electronic transmission of ship manifests, electronic marine charts, satellite navigation, and water-level readings to optimize the loading and unloading of vessels. Navis, a global leader in technology to manage the movement and storage of cargo, worked with MGT to replace its in-house software with the Navis N4 system.

Technology has further helped to bypass the impact of weather patterns, keeping the navigation channel open and free of ice for uninterrupted activity.

"If you apply technology right, everyone wins," said Mr. Fratianni.

Montreal's competitive advantages

Commenting on the Port of Montreal's advantages and prospects for the future, Mr. Fratianni stressed: "Montreal is blessed geographically so deep into the continent where we service 110 million consumers within 48 hours through excellent intermodal connections. That's 70 million within two days and 40 million within 24 hours by truck. We are connected to an extensive network of highways leading directly to markets in Central Canada, Western Canada and the United States. You must not forget the attractive economies of scale for shipping lines which are able to serve the Montreal gateway on a full load and discharge basis."

Mr. Fratianni is impressed, as well, by the mounting diversification of markets driving volume through the gateway. "From a market traditionally dominated by Europe, Montreal has become a natural gateway for Asia and the Middle East. Today, 25 per cent of Montreal cargo is with Asia."

"Ten years ago, if there was an Asian box that made its way into Montreal, it was probably a box that was mis-stowed on the ship!"

"As the manufacturing base is shifting more and more to Southeast Asia and the Indian subcontinent, the more an all-water service into Montreal to serve Quebec and Ontario becomes attractive. Shipping lines are using opportunities in the Med to transship cargo and also in some of the North Europe ports. Ultimately, the shippers are buying in."

According to Mr. Fratianni, "a main advantage is really that we are a friendly, solution-oriented terminal. Things happen in transportation. Our DNA is to help when it is time to help."

A case in point occurred when Montreal's container throughput went through a two-year period of 17

Technologie et sécurité

Sur les plans de la sécurité et de la technologie, MGT et l'Administration portuaire de Montréal ont investi des millions de dollars depuis quelques années dans un des systèmes de sécurité les plus perfectionnés du monde. En plus d'une surveillance humaine 24 heures par jour, 7 jours sur 7, les terminaux sont surveillés grâce à un système élaboré de caméras vidéo et d'outils technologiques. Et en plus des contrôles de sécurité et des services de prévention incendie, sept portiques de détection des radiations situés directement aux terminaux permettent de contrôler les cargaisons importées dans les minutes suivant leur déchargement d'un navire.

Des investissements dans un réseau de télécommunication par fibre optique permettent la transmission électronique des manifestes des navires, de cartes marines électroniques, de données de navigation par satellite et de données sur le niveau de l'eau afin d'optimiser le chargement et le déchargement des navires. Navis, leader mondial de la technologie servant à la gestion du transport et du stockage de cargaisons, a coopéré avec MGT pour remplacer son logiciel maison par le système N4 de Navis.

La technologie a aussi aidé à parer aux effets des conditions météorologiques en protégeant le chenal de navigation de la formation de glace pour éviter les interruptions de l'activité.

«Si vous utilisez la technologie correctement, tout le monde y gagne», soutient M. Fratianni.

Les avantages concurrentiels de Montréal

Au sujet des avantages et des perspectives d'avenir du Port de Montréal, M. Fratianni s'exprime avec assurance: «Montréal est privilégiée sur le plan géographique, se trouvant si loin dans le continent, d'où nous pouvons joindre 110 millions de consommateurs en 48 heures grâce à d'excellentes liaisons intermodales: 70 millions en deux jours et 40 millions en 24 heures, par camion. Nous sommes reliés à un vaste réseau routier menant directement à des marchés du Canada central, de l'Ouest canadien et des États-Unis. Il ne faut pas oublier les alléchantes économies d'échelle qui s'offrent aux compagnies maritimes à la porte d'entrée qu'est Montréal, où ils peuvent effectuer des chargements et déchargements complets.»

M. Fratianni est aussi impressionné par la diversification des marchés qui est en cours, augmentant le volume au Port. «Son marché était surtout l'Europe, mais Montréal est devenue une porte d'entrée naturelle pour l'Asie et le Moyen-Orient. Aujourd'hui, 25 % des cargaisons qui passent par Montréal relèvent du commerce avec l'Asie.

«Il y a 10 ans, si une boîte venant d'Asie arrivait à Montréal, il s'agissait probablement d'une boîte qui avait été chargée sur un navire par erreur!

«L'activité manufacturière se déplace de plus en plus vers le Sud-Est asiatique et le sous-continent indien. Pour ces régions, une solution entièrement maritime pour atteindre Montréal et servir le Québec et l'Ontario devient d'autant attrayante. Les compagnies utilisent des possibilités de transbordement de marchandises dans la Méditerranée et dans certains ports d'Europe du Nord. Les expéditeurs se montrent intéressés.»

Selon M. Fratianni: «Un avantage déterminant est que nous sommes un terminal accueillant, axé sur les solutions. Des choses surviennent dans le transport. C'est dans notre ADN d'aider quand il est temps d'aider.»

Voilà qui était manifeste, par exemple, quand le trafic de conteneurs à Montréal a augmenté de 17 % sur une période de deux ans – bien au-delà de la moyenne – en 2017 et 2018. Il en a résulté un grand problème de congestion, ce qui a augmenté sensiblement le temps de rotation des camions et la durée d'entreposage des conteneurs.

«De nombreux expéditeurs considèrent Montréal comme une référence en matière de fiabilité, d'uniformité et de prévisibilité du service; donc nous devons réagir rapidement, parce que nous avons perdu notre fluidité», dit M. Fratianni.

Une des initiatives reposait sur l'accord de CN et de CP sur un programme d'échange de wagons, se rappelle-t-il. «Ils s'empruntaient des wagons l'un à l'autre plutôt que de faire rouler des trains avec des wagons vides. Les choses finissaient par s'équilibrer.»

En même temps, l'Association des employeurs maritimes a engagé 200 débardeurs de plus pour répondre à la flambée de la demande. Une autre initiative a été de prolonger les heures aux barrières (7 h à 23 h, du lundi au vendredi), ce qu'a fait MGT à l'automne 2018. Avant, les heures étaient de 6 h à 15 h.

De l'entrée à la sortie, le temps de rotation des camions était récemment d'aussi peu que 39 minutes, alors qu'il pouvait atteindre 60 minutes quelques années plus tôt. « Cette amélioration de la productivité a donné aux entreprises de camionnage une plus grande plage horaire pour planifier leurs trajets », indique M. Fratianni, tout en admettant qu'il aimerait voir davantage d'activité qu'actuellement après 19 h.

«Signe vital de productivité accrue, nous sommes revenus à des durées d'entreposage des conteneurs de deux jours, fait remarquer M. Fratianni. Elles étaient de cinq à six jours entre la fin de 2018 et le premier trimestre de 2019.»

À propos du niveau de productivité, M. Fratianni indique que c'est là un des enjeux que l'Association des employeurs maritimes a soulevés dans ses discussions avec le syndicat SCFP, section locale 375, qui représente plus de 1 100 débardeurs. La convention collective précédente a expiré en décembre 2018. Le Conseil canadien des relations industrielles a tenu des audiences sur une demande de maintien de services essentiels en cas de grève.

Le projet de Contrecoeur progresse

Par ailleurs, M. Fratianni est enchanté que la Banque de l'infrastructure du Canada se soit engagée en décembre à apporter jusqu'à 300 millions de dollars de financement au projet de terminal de Contrecoeur du Port de Montréal. Si tout se déroule comme prévu, le terminal qui fera passer la capacité du Port de 2,1 millions à 3,2 millions d'EVP sera en service d'ici 2023-2024.

«Cet investissement majeur contribuera largement à la réalisation du montage financier», affirme M. Fratianni.

Au moment du bouclage du *Maritime Magazine*, M. Fratianni confirmait que MGT «collaborait avec des parties prenantes pour évaluer la possibilité d'exploiter le terminal de Contrecoeur». 

per cent growth – well above average – in 2017 and 2018. This provoked a serious congestion problem, resulting in much longer truck turn times and well-above dwell times for containers.

“A lot of shippers regard Montreal as a gold standard for reliability, consistency and predictability, so we had to respond quickly because we had lost our fluidity,” Mr. Fratianni said.

One initiative involved CN and CP agreeing on a car-swapping program, he recalled. “They would borrow each other’s railcars rather than pulling out trains with empty railcars. Things would then balance out.”

At the same time, the Maritime Employers Association hired 200 more longshoremen to deal with the surge in cargo demand. Another initiative was an extended gates program (7 AM to 11 PM Monday through Friday) launched by MGT in the fall of 2018. The old hours were 6 AM to 3.00 PM.

From entrance to exit, truck turn times recently clocked in as low as 39 minutes compared with up to 60 minutes a couple of years ago. “This productivity improvement has given the trucking companies a bigger window to plan their visits,” said Mr. Fratianni, though he admitted he would like to see more usage than at present after 7 PM.

“In a vital sign of enhanced productivity,” Mr. Fratianni noted, “we are now back to two days of container dwell times versus five or six days between the end of 2018 to the first quarter of 2019.”

In a related matter, Mr. Fratianni indicated that productivity levels are one of the issues that the Maritime Employers Association has been raising with the union, CUPE Local 375, representing more than 1,100 longshoremen. The previous collective agreement expired in December 2018. The Canada Industrial Relations Board has been conducting hearings on a request to maintain essential services in the event of a strike.

Contrecoeur project advancing

Meanwhile, Mr. Fratianni is delighted that the Canada Infrastructure Bank committed itself in December to up to \$300 million in financing for the Contrecoeur container terminal project of the Port of Montreal. If all goes according to plan, the terminal boosting the port’s capacity from 2.1 million TEUs to 3.2 million TEUs will be operational by 2023-2024.

“This major investment goes a long way towards assembling the financial montage,” said Mr. Fratianni. “

As this issue of *MM* was in production stage, Mr. Fratianni confirmed that MGT “is working collaboratively with stakeholders to evaluate the opportunity to operate the facility at Contrecoeur.”





© MGT/ WAYNE D. SMITH

Back row, left to right: Frédéric Provost, Vice-président, Risk Management Vice-President; Josée Bergeron, Human Resources and Administration Executive Manager; Daniel Boyer, Maintenance and Engineering Vice-President; Daniel Tremblay, Operations Vice-President; Guy Desrosiers, Chief Financial Officer. Front and center, Michael Fratianni, President and Chief Executive Officer.

Dernière rangée, de gauche à droite: Frédéric Provost Vice-président - Gestion des risques; Josée Bergeron Directrice exécutive - Ressources Humaines et Administration; Daniel Boyer Vice-président - Maintenance et Ingénierie; Daniel Tremblay Vice-président - Opérations; Guy Desrosiers Chef de la Direction Financière. Avant plan : Michael Fratianni Président et Chef de la Direction.

MGT KEY FACTS

- Created in 1950, Montreal Gateway Terminals Partnership is the biggest terminal operator at the Port of Montreal.
- MGT is headed by Michael Fratianni, who succeeded Kevin Doherty as President and CEO in March 2014. Mr. Fratianni has served MGT in various executive roles since 1986.
- Since March 2015, MGT has been owned by a consortium led by an independent management firm, Axiom Infrastructure Inc., which purchased the terminal operator from Morgan Stanley Infrastructure Partners.
- The Cast and Racine terminals of MGT handle close to 60 per cent of the total container cargo of the Port of Montreal. The port's container traffic amounted to 1.7 million TEUs in 2018.

FAITS SAILLANTS SUR MGT

- La Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), dont les origines remontent à 1950, est le plus grand exploitant de terminaux au Port de Montréal.
- MGT est dirigé par Michael Fratianni, qui a succédé à Kevin Doherty en tant que président et chef de la direction en 2014. M. Fratianni est au service de MGT depuis 1986. Il y a exercé diverses fonctions de direction.
- Depuis mars 2015, MGT est la propriété d'un consortium dirigé par une firme indépendante de gestion d'investissements, Axiom Infrastructure Inc. La société appartenait auparavant à la société Morgan Stanley Infrastructure Partners.
- Les terminaux Cast et Racine de MGT manutentionnent presque 60 % de tous les conteneurs au Port de Montréal. Le trafic de conteneurs au Port s'élevait à 1,7 million d'EVP en 2018.



- Pour se préparer en vue de la croissance future du Port, MGT augmente sensiblement sa capacité de manutention de marchandises. La Société s'est engagée à investir 100 millions de dollars pour 14 nouvelles grues à conteneurs entre 2019 et 2021.
- Environ 60 % des conteneurs manutentionnés par MGT sont expédiés à destination ou en provenance du marché canadien (surtout l'Ontario et le Québec). Le solde de 40 % est à destination ou en provenance du Midwest et du nord-est des États-Unis. Au total, ces marchés représentent 110 millions de consommateurs.
- MGT dispose de 5 000 pieds de quai et peut recevoir plusieurs navires simultanément, et la société peut manutentionner plus de 6 000 conteneurs quotidiennement.
- La clientèle comprend sept compagnies maritimes mondiales: Maersk Line, MSC, Hapag-Lloyd, COSCO, CMA CGM, OOCL et Hamburg Süd. Il y a environ 250 arrivées de porte-conteneurs par année.
- L'équilibre entre importations et exportations dans un même port d'escale permet de réaliser des économies d'échelle. Des services réguliers, avec départs et arrivées toutes les semaines ou toutes les deux semaines, sont particulièrement intéressants pour les expéditeurs misant sur le juste-à-temps.
- MGT fournit 24 000 pieds de voie ferrée sur le quai desservie par les chemins de fer CN et CP, avec accès direct au réseau ferroviaire américain.
- Son emplacement stratégique est relié à un réseau routier menant aux marchés des États-Unis, de l'Ontario, du Québec et de l'Ouest canadien.
- Pour le fret transatlantique, MGT présente l'avantage marqué d'une liaison plus rapide et plus courte avec l'Europe du Nord et la région de la Méditerranée.
- MGT est situé sur la route la plus directe vers d'importants ports européens, et en est plus près que ne le sont les terminaux au Port de New York et du New Jersey. 
- To be well positioned to accommodate the port's future growth, MGT is substantially enhancing cargo-handling capacity. It has committed \$100 million in investments for 14 new container cranes between 2019 and 2021.
- Approximately 60 per cent of the container traffic handled by MGT is destined for, or comes from the Canadian market (mainly Ontario and Quebec). The other 40 per cent is with the U.S. Midwest and Northeast. All told, these markets represent 110 million consumers.
- MGT has over 5,000 feet of berth capable of receiving multiple ships simultaneously and has the capacity to move more than 6,000 containers daily.
- Customer base of seven global shipping companies – Maersk Line, MSC, Hapag-Lloyd, COSCO, CMA CGM, OOCL and Hamburg Süd. There are about 250 containership calls annually.
- Balanced trade between imports and exports combined with a single dedicated port of call allow for economies of scale. Regularly scheduled services with weekly and bi-weekly arrivals and departures are of particular value to shippers depending on just-in-time delivery.
- MGT provides 24,000 feet of on-dock track serviced by both the CN and CP railways which have direct links to American railroads.
- Strategic location is connected to a network of highways leading to markets in the United States, Ontario, Quebec and Western Canada.
- A key transfer point for transatlantic cargo, MGT offers a significant time and distance advantage in serving Northern Europe and the Mediterranean.
- Situated on the Great Circle route trade lane, MGT is closer to key European ports than terminals at the Port of New York and New Jersey. 

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTREAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP



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



©DESGAGNÉS TRANSARCTIK

Desgagnés Transarctik completed some three dozen voyages serving northern communities and mining enterprises.

Desgagnés Transarctik a effectué trois douzaines de voyages pour desservir des collectivités et des entreprises minières dans le Nord.

A stellar 2019 shipping season in Canadian Arctic

Une saison de navigation 2019 fertile dans l'Arctique canadien

Carroll McCormick

Construction de nouveaux navires, activité minière foisonnante, livraison de marchandises en tous genres dans des douzaines de collectivités avant la prise de la glace en mer... Les compagnies maritimes ont eu beaucoup à faire en 2019.

Desgagnés Transarctik inc., filiale du Groupe Desgagnés assurant des services de transport maritime dans l'Arctique canadien, rapporte que les conditions de glace et la météo ont été bien plus favorables qu'en 2018. Selon Nadine Blacquiere, directrice adjointe, Ventes et Opérations, chez Desgagnés Transarctik: «En 2018, tout l'été avait été difficile. Le mauvais temps, le vent et la glace avaient causé des retards et des difficultés. Cette année, le début de l'été n'était pas facile. Il y avait beaucoup de glace à certains endroits, mais tout a bien été après le premier mois. Nous avons effectué plus de 35 voyages, et cela a été une bonne saison.»

Pour la compagnie, dont le siège est à Québec, la saison de navigation commence vers la troisième semaine de juin et

New ship construction, busy mines, and dozens of communities receiving deliveries of everything under the sun before the seas freeze over ... 2019 was a year of many activities for shipping companies.

Desgagnés Transarctik Inc., the business unit under Groupe Desgagnés dedicated to providing shipping services to the Canadian Arctic, reports that ice and weather conditions were much easier than in the 2018 season. "[In] 2018 it was tough all summer: bad weather, wind, and ice conditions causing delays and operations hardship. At the beginning of this summer it wasn't easy. There was a lot of ice at certain destinations, but all went well after the first month," says Nadine Blacquiere, Management Assistant for the company's Sales & Operations services. "This year, we completed over 35 voyages and it was a good season."

The Quebec City-based company's shipping season runs from around the third week of June to mid-

November, with shipping operations undertaken out of ports such as Valleyfield for Baffinland Iron Mines, Bécancour for Agnico Eagle Mines, and Sainte Catherine, used mainly as the port of exit for sealifts destined to northern communities.

Varied cargoes carried by Desgagnés Transarctik

The company used eight of its own seagoing ice-classed ships and one bare-hull charter ship to handle the “overwhelming” volume of cargo for the mining industry and the community sealift services. “This year again, Desgagnés was the exclusive shipper for Agnico Eagle and Baffinland. It also provided sealift services to all the northern communities in Nunavut [and] Nunavik,” Ms. Blacquiere says.

Among the cargo Desgagnés moved were three huge Caterpillar 793 haul trucks to Milne Inlet for Baffinland Iron Mines, on Baffin Island. Desgagnés also shipped cargo to the Agnico Eagle Mines in the Kivalliq Region of the Nunavut Territory, located on the western coast of Hudson Bay, and mining cargo to Canadian Royalities in Deception Bay.

Deep in the western Arctic, in the Kitmeot region of Nunavut, is TMAC Resources’ Hope Bay gold field, which went into commercial production in May 2017. How far west? Iqaluit is just about due north of Rimouski and Saint John, but Hope Bay is due north of Saskatoon – a 1,830 nautical miles sail beyond of Iqaluit.

Desgagnés usually sails direct to Hope Bay from Sainte Catherine, a difficult voyage lasting 20-30 days, depending on the stops along the way. “Every season depends on the ice [and] is completely different. We made one voyage this year. Global warming is having an effect, in that ice is coming down from the North Pole. They say that in a couple of seasons the passage will be completely blocked,” Ms. Blacquiere says.

While Desgagnés’ primary service is hauling cargo northbound, there are some backhauls, Ms. Blacquiere says. “We didn’t do any unusual backhauls this year, but year after year we backhaul mine recycling items, such as batteries and used tires, as well as machinery, dangerous goods, empty aluminum pop cans, scrap metal, cars, etcetera.”

Another big year for Fednav

Montreal-based Fednav reports another successful year operating its built-for-icebreaking trio of Handy-size bulk carriers – the **Arctic**, the **Nunavik** and the **Umiak I** – in the Arctic and coordinating the movement of iron ore carriers to and from Baffinland.

Fednav manages Baffinland’s traffic and port operations and handles ships’ export documentation for Canada Customs. “We are the liaison with Customs, as these are international flag ships with international crews. This year (2019) we coordinated the shipping of just shy of six million tonnes of iron ore – just in excess of 80 ships. There can be up to a dozen ships operating in the area at the peak of the season. It’s quite hectic,” says Sarah Norgaard, Senior Fleet Operator, Arctic Operations and Projects.

While Fednav operates elsewhere in the Arctic year-round, at the high latitude where Baffinland operates

va jusqu’à la mi-novembre. Les opérations maritimes se font au départ de ports comme Valleyfield et Bécancour, respectivement pour les compagnies minières Baffinland et Agnico Eagle, et Sainte-Catherine, servant principalement pour le ravitaillement de collectivités nordiques.

Les cargaisons variées de Desgagnés Transarctik

La compagnie a utilisé huit de ses propres navires de mer de cote glace et un navire affrété coque nue, transportant un énorme volume de marchandises pour l’industrie minière et pour le ravitaillement des collectivités. «Encore une fois cette année, Desgagnés était le transporteur exclusif pour Agnico Eagle et Baffinland. La compagnie a aussi assuré des services de ravitaillement pour toutes les collectivités nordiques du Nunavut et du Nunavik», dit M^{me} Blacquiere.

Desgagnés a transporté des cargaisons très variées, y compris trois colossaux camions Caterpillar 793 jusqu’à Milne Inlet, pour les mines de Baffinland sur l’île de Baffin. Il y a aussi eu des cargaisons pour les mines d’Agnico Eagle dans la région de Kivalliq au Nunavut, sur la côte ouest de la baie d’Hudson, et des cargaisons minières pour la société Canadian Royalities à la baie Déception.

Loin dans l’ouest de l’Arctique, dans la région de Kitikmeot au Nunavut, il y a le champ d’or Hope Bay de la société TMAC Resources. Il est en exploité commercialement depuis 2017. À quel point est-ce loin dans l’ouest? Iqaluit est à peu près directement au nord de Rimouski et Saint John, et Hope Bay est directement au nord de Saskatoon – à 1 830 milles marins de navigation depuis Iqaluit.

Desgagnés se rend habituellement à Hope Bay à partir de Sainte-Catherine, un voyage difficile de 20 à 30 jours, selon les escales en cours de route. «Chaque saison dépend de la glace et est complètement différente, dit M^{me} Blacquiere. Nous avons fait un voyage cette année. Le réchauffement climatique produit un effet, en ce sens où la glace descend du pôle Nord. Il se dit que dans quelques saisons, le passage sera complètement bloqué.»

Le service principal de Desgagnés est le transport de marchandises vers le nord, mais il y a parfois des cargaisons au retour, précise M^{me} Blacquiere. «Nous n’avons pas rapporté de cargaisons inhabituelles cette saison, mais d’année en année, nous rapportons des articles miniers à recycler tels que batteries ou pneus usés, ainsi que des machines, des marchandises dangereuses, des canettes en aluminium vides, de la ferraille ou des voitures, entre autres.»

Une nouvelle année fructueuse pour Fednav

Le groupe montréalais Fednav indique avoir connu une nouvelle année fructueuse avec son trio de vraquiers brise-glaces handy-size – l’**Arctic**, le **Nunavik** et l’**Umiak I** – naviguant dans l’Arctique et en coordonnant les mouvements de minéraliers de fer à destination et en provenance des sites de la minière Baffinland.

Fednav gère le trafic et les opérations portuaires de Baffinland, et se charge de la documentation des navires aux fins de l’exportation, selon les exigences du service des douanes du Canada. «Nous sommes l’intermédiaire avec les douanes, car ce sont des navires battant pavillon étranger, naviguant avec des équipages étrangers, dit Sarah Norgaard, opératrice principale de la flotte, Opérations dans l’Arctique et projets. Cette année, nous avons coordonné l’expédition de presque 6 millions de tonnes de minerai de fer – un peu plus



©FEDNAV

Fednav's Arctic operations are bolstered by powerful, icebreaking bulk carriers that operate year-round.

Les opérations de Fednav dans l'Arctique bénéficient de puissants vraquiers brise-glace qui naviguent toute l'année.

de 80 navires. Il peut y avoir une douzaine de navires dans le secteur en saison de pointe. C'est beaucoup d'activité.»

Fednav navigue ailleurs dans l'Arctique toute l'année, mais à la latitude élevée où Baffinland mène ses activités, il n'y a qu'une période de trois mois où les minéraliers peuvent atteindre ou quitter le Port de Milne, qui est au nord de la mine. En 2019, c'était la deuxième année où Baffinland avait affrété un brise-glace commercial pour aider au début et à la fin de la saison de navigation.

Encore une fois cette année, Fednav a effectué des transports hivernaux pour des clients industriels à la baie Déception et à la baie de Voisey, grâce à des vraquiers brise-glaces qui, selon Fednav, sont les plus puissants du monde. «Aucun autre navire que les nôtres ne navigue les mois d'hiver dans l'Arctique canadien, dit Tim Keane, directeur principal, Opérations dans l'Arctique et projets. Les conditions de glace étaient assez favorables en comparaison de celles de 2018, les pires en 25 ans.»

Au sujet des conditions de glace de cette année, M^{me} Norgaard rapporte qu'«il n'y a rien eu de spécial, outre des brise-glaces s'aidant entre eux».

En revanche, le service de ravitaillement que Fednav assure pour l'exploitation de la baie de Voisey où la compagnie minière Vale produit du concentré de nickel-cobalt-cuivre et du concentré de cuivre a été particulièrement mouvementé. Pour satisfaire aux besoins de Vale, qui étendait ses activités minières à la production souterraine, un navire de Fednav a fait d'incessants allers-retours, relate M^{me} Norgaard. «Normalement, Vale compte 300 travailleurs sur place. Avec l'expansion, il y en a eu jusqu'à 1 400. Une grande partie des approvisionnements arrivent par la mer. Nous avons vu une forte augmentation des fournitures à bord de bateaux, y compris des bulldozers, des camps, de la nourriture et du carburant. Nos opérations ont ainsi pris une ampleur sensiblement plus grande.

«C'est bon pour nos équipages, car nous employons davantage de personnes. Plus nous avons de travail à leur confier, mieux c'est. Nous constatons des résultats réellement positifs de l'expansion minière.»

there is barely a three-month shipping window for ore carriers to get in and out of Milne Port, north of the mine. 2019 was the second year that Baffinland has chartered a commercial icebreaker to assist in the early and late parts of the shipping season for ice management.

Again this year, Fednav provided winter shipping to industrial clients at Deception Bay and Voisey's Bay, thanks to its icebreaking bulk carriers, which Fednav describes as the most powerful in the world. "No other ships besides ours operate during the winter months in the Canadian Arctic," says Tim Keane, Senior Manager, Arctic Operations and Projects, Fednav. "The ice conditions were quite light as compared to 2018, when the worst ice conditions in 25 years were reported."

Of this year's ice conditions there, Ms. Norgaard notes, "There was nothing eventful other than the icebreakers helping each other."

On the other hand, the supply work Fednav does for Vale, for its Voisey's Bay operation in Labrador, where they produce nickel-cobalt-copper concentrate and copper concentrate, was eventful indeed. In support of Vale expanding its mining operation to underground production, a Fednav ship has been working flat out, Ms. Norgaard says. "With the traditional operation they would have 300 workers on site. Because of this expansion, Vale reached a peak of having 1,400 people on site. A large portion [of the supplies] comes in by ship. We saw a tremendous increase of supplies coming up on ships; for example, bulldozers, camps, food, fuel. This has increased our operation immensely.

"It is great for our crews, as we can employ many more people. The more work we can give these guys, the better it is. We are seeing really positive results of the mining expansion."

Fednav also reports that construction of a replacement for the **Arctic**, Fednav's oldest ship, built in 1978 in Port Weller, Ontario is underway in a Japan shipyard. It will be called the **Arvik**, which means bowhead

whale in Inuktitut. The **Arvik** should go offshore for the first time in the fall of 2020, and the **Arctic** will be retired.

MTS in the Northwest Territories

Looking west to the Northwest Territories, the Marine Transportation Services division (MTS) of the Government of the Northwest Territories (GNWT) reports having delivered 37,436,596 litres of fuel and 16,082 tons of cargo, plus marine services and maintenance contracts this sailing season, generating \$37,436,596 in revenue.

Backhauls in 2019 included scrap steel and camp shacks from the community of Sachs Harbour.

“MTS has continued to provide services to all marine accessible communities in the Northwest Territories this year, as well as fishing lodges on Great Slave Lake. Deliveries were also made to the communities of Cambridge Bay and Kugluktuk in the Kitikmeot Region of Nunavut. In addition, MTS has established a number of contracts with industrial customers,” the GNWT reports.

MTS was born of the Northern Transportation Company Ltd., which the GNWT purchased in December 2016. MTS’s mandate is to “... support the continued delivery of essential goods and services to western Arctic coastal and Mackenzie River communities, communities on Great Slave Lake, and remote mining and oil and gas exploration and production sites. MTS also performs maintenance and overhaul of marine and mobile equipment at its shipyard in Hay River,” according to the GNWT.

The MTS shipyard has been busy with four large projects this year: an inspection, repair and survey of a Canadian Coast Guard vessel, repowering one tug, refitting another, and modifying two barges to achieve double hulled barge construction standards.

In addition to the shipyard, included in the 2016 purchase, MTS also currently has eight tugs and 60 barges, and marine terminals in Hay River, Inuvik, and Tuktoyaktuk. The fleet is poised to grow, however: A shipyard contractor based in Nanjing, China is building four, 90-metre long, double-hulled barges for MTS, slated for delivery in August 2020.

The GNWT expects the barges to increase the efficiency of marine resupply operations, provide additional business opportunities, lower delivery costs, and provide a buffer should a double-hulled barge need to be taken out of service for unexpected maintenance during the sailing season.

After the “arduous ice conditions” of the 2018 shipping season, changes in 2019 included getting an earlier start to the sailing season to accommodate changing ice conditions. “Northbound shipping began in mid-June and our vessels returned to their home ports in October,” the GNWT reports.

Internal changes include hiring a full-time Customer Services Representative “who works closely with operations to ensure that current and reliable information is available to our customers,” according to the GNWT. “2019 was a good season, but we are consistently looking at new ways to improve our operations, our

Fednav signale par ailleurs la construction d’un remplaçant pour l’**Arctic**, le plus ancien des navires de Fednav, construit en 1978 à Port Weller (Ontario). Le nouveau bâtiment est en chantier, au Japon. Il s’appellera l’**Arvik**, ce qui signifie baleine boréale en inuktitut. L’**Arvik** devrait prendre le large la première fois à l’automne 2020, et l’**Arctic** sera alors retiré du service.

Le STM des Territoires du Nord-Ouest

Plus à l’ouest, le Service de transport maritime (STM) du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (GTNO) rapporte qu’il a livré 37 436 596 litres de carburant et 16 082 tonnes de marchandises cette saison. Il a aussi exécuté des contrats d’entretien et de services maritimes. Il a ainsi généré un chiffre d’affaires de 37 436 596 \$.

En 2019, sur les trajets de retour, il y a eu des cargaisons de ferraille et de cabanes de camp de la collectivité de Sachs Harbour.

«Le STM a continué cette année de desservir toutes les collectivités des Territoires du Nord-Ouest qui sont accessibles par la mer, ainsi que des camps de pêche sur le Grand lac des Esclaves, rapporte le GTNO. Des livraisons ont aussi été effectuées dans les localités de Cambridge Bay et Kugluktuk dans la région de Kitikmeot au Nunavut. En outre, le STM a conclu des contrats avec divers clients industriels.»

Le STM est le successeur de la Société des transports du nord limitée, que le GTNO a achetée en décembre 2016. Le GTNO a donné au STM le mandat de «soutenir la livraison de biens et services essentiels aux collectivités côtières de l’Ouest de l’Arctique et du fleuve Mackenzie, aux collectivités du Grand lac des Esclaves et à des sites de production et d’exploration pétrolière et gazière éloignés. Le STM assure aussi l’entretien et la remise en état d’équipement maritime et mobile à son chantier naval de Hay River».

Le chantier naval du STM a travaillé à quatre grands projets cette année: inspection et réparation d’un navire de la Garde côtière canadienne; remotorisation d’un remorqueur; radoub d’un autre remorqueur; et modification de deux barges pour satisfaire aux normes de construction de barges à double coque.

En plus du chantier naval, qui faisait partie de l’achat de 2016, le STM possède 8 remorqueurs et 60 barges, ainsi que des terminaux maritimes à Hay River, Inuvik et Tuktoyaktuk. La flotte sera toutefois encore agrandie. Un constructeur naval de Nanjing, en Chine, construit quatre barges de 90 mètres à double coque pour le STM. Elles devraient être livrées en août 2020.

Le GTNO prévoit que les barges accroîtront l’efficacité des opérations de réapprovisionnement maritime, apporteront de nouveaux débouchés commerciaux, abaisseront les coûts de livraison et assureront une réserve au cas où une barge à double coque devait être retirée du service pour des opérations d’entretien imprévues pendant la saison de navigation.

Après les conditions de glace difficiles de la saison de navigation 2018, la saison 2019 a été entamée plus tôt en adaptation aux conditions de glace changeantes. «La navigation vers le nord a débuté à la mi-juin, et nos navires sont revenus à leur port d’attache en octobre», indique le GTNO.

À l’interne, un représentant au service à la clientèle a été engagé. Selon le GTNO, «il travaille étroitement avec le personnel opérationnel pour que des renseignements actuels et



©NEAS

*The **MV Aujaq**, one of two new multipurpose vessels in the NEAS fleet, pictured during Arctic sealift operations from mid-June to the first week of November.*

Le **MV Aujaq**, un des deux nouveaux navires polyvalents du groupe NEAS, pendant des opérations de ravitaillement dans l'Arctique. Ces opérations se déroulent de la mi-juin jusqu'à la première semaine de novembre.

fiables soient accessibles aux clients». En conclusion, le GTNO affirme que «2019 a été une bonne saison, mais nous cherchons constamment de nouveaux moyens d'améliorer nos opérations, nos services, la vie des gens du Nord et l'économie des Territoires du Nord-Ouest».

NEAS acquiert deux nouveaux navires

Dans le cadre de sa stratégie de renouvellement de sa flotte, le groupe NEAS (Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc.), qui a son siège à Montréal, a acheté et mis en service deux navires cette année: le **MV Aujaq** et le **MV Sinaa**. En inuktitut, Aujaq signifie «été», et Sinaa, «lisière de banquise». NEAS a vendu deux de ses navires de type L, l'**Avataq** et l'**Umiavut**.

Le **MV Aujaq** et le **MV Sinaa** sont des navires polyvalents pouvant transporter des conteneurs et des marchandises générales. Ils sont renforcés pour des charges lourdes. Les deux navires, qui ont été construits aux Pays-Bas en 1994, ont des spécifications identiques: ils font 136 mètres de longueur, ils peuvent transporter 720 EVP et ils sont dotés de trois grues de bord ayant une charge maximum utile de 60 tonnes à 16 mètres et 40 tonnes à 24 mètres.

NEAS, comme d'autres compagnies maritimes, continue de trouver qu'il est difficile de recruter des équipages sous pavillon canadien. Le taux de conservation de l'effectif des navires de NEAS est toutefois la bonne nouvelle de 2019. «NEAS forme et embauche des Inuits dans l'Arctique, et est seul à le faire, dit Suzanne Paquin, présidente et chef de la direction de NEAS. Cette année, notre taux de conservation du personnel a été formidable. L'an dernier, nous avons commencé avec 10 Inuits locaux. À la fin de la saison, nous en avons trois. Cette année, nous avons commencé avec 10, nous en avons remplacé trois, et nous en avons neuf à la fin de la saison. Ils sont maintenant des employés permanents sur nos navires. Ils reviendront l'an prochain, et nous pourrions alors commencer à les former en vue de fonctions plus spécialisées.»

En avril dernier, NEAS a annoncé qu'il avait gagné six des huit contrats de transporteur maritime exclusif octroyés par le gouvernement du Nunavut, y compris pour la capitale, Iqaluit. «Ce n'est pas seulement un contrat gouvernemental visant des services, précise M^{me} Paquin. C'est aussi des projets d'immobilisation, y compris pour de l'infrastructure dans les collectivités, comme du logement, des ports et autre infra-

services, and how we can improve life for northerners and the economy of the Northwest Territories.»

NEAS season enhanced by two new ships

As part of its fleet renewal strategy, Montreal-based NEAS purchased and put into operation two ships this year: the **MV Aujaq** and the **MV Sinaa**. In Inuktitut, Aujaq means "summer" and Sinaa means "ice floe edge. NEAS sold two of its L-type ships, the Avataq and Umiavut.

The **MV Aujaq** and **MV Sinaa** are multi-purpose vessels built to carry containers and general cargo and are strengthened for heavy cargo. Built in the Netherlands in 1994, they have identical specifications; e.g., they are 136 metres long, can carry 720 TEUs, and have three heavy lift derricks rated for a safe working load (SWL) of 60 tonnes at 16 metres, and 40 tonnes SWL at 24 metres.

NEAS, as does other shipping companies, continues to find crewing under Canadian flag challenging. But the good news in 2019 was the retention rate of Inuit crews on NEAS ships. "Unique to NEAS, we do training and employment of local Inuit in the Arctic. This year the retention rate was amazing. Last year we started off with 10 local Inuit. At the end of the season we had three. This year we started off with 10. We replaced three and ended up with nine at the end of the season. Now they are permanent employees on our vessels. They will return next year, at which time we can start training them for more qualified positions," says Suzanne Paquin, President and CEO, Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc.

This past April NEAS announced that it had won six of the eight Government of Nunavut exclusive carrier contracts for the territory, including the contract for the capital - Iqaluit. "It is not only a government contract for government services. It is also for a lot of capital projects, including infrastructure in communities; for example, housing, ports and marine infrastructure, airports, health centres, and Elders centres," Ms. Paquin explains.

NEAS' shipping season ran from mid-June to the first week of November. "All in all, this year's ice con-

ditions were good. During the first sailings, there was packed ice in lower Hudson Bay which caused delays, and there was significant ice in Rankin Inlet. A southeast wind pushed multi-year packed ice into Iqaluit, further delaying the discharge operations. In Iqaluit, the weather was warmer than normal and the beach was accessible longer than usual," Ms. Paquin reports.

In a private contract, NEAS reports having chartered the **Happy Dragon** and its crew from Splithoff BV to move a modular, pre-fabricated hotel from Zhangjiagang, China to Iqaluit. NEAS provided the equipment and labor to unload the modules in July 2019.

NEAS continued its work shipping material such as contaminated soil and scrap steel out of the Arctic. "Most years there is a cleanup. It is an ongoing effort," Ms. Paquin says. "We haul back a lot of material from the cleanup sites. A contractor does the physical cleanup work and hires NEAS to ship the material."

NEAS has begun recycling garbage on its ships and bringing it back to their home base at the Port of Valleyfield. While noting that it is hard to find a company that will pick up its recyclables and actually recycle, Ms. Paquin says, "We have found someone in Valleyfield. This is a practice that NEAS will continue." 

structure maritime, des aéroports, des centres de santé et des centres pour aînés.»

La saison de navigation de NEAS s'étend de la mi-juin à la première semaine de novembre. «Tout bien considéré, les conditions de glace étaient bonnes cette année, dit M^{me} Paquin. Dans les premiers voyages, dans le bas de la baie d'Hudson, il y avait de la glace compacte qui a causé des retards. Il y avait aussi beaucoup de glace à Rankin Inlet. Un vent du sud-est a poussé la banquise pluriannuelle vers Iqaluit, retardant encore les opérations de déchargement. Pourtant, à Iqaluit, le temps a été plus chaud que la normale, et la plage a été accessible plus longtemps que d'habitude.»

Par ailleurs, NEAS a conclu un contrat privé avec la société Splithoff BV pour affréter le **Happy Dragon** et son équipage, afin de déplacer un hôtel modulaire préfabriqué depuis Zhangjiagang, en Chine, jusqu'à Iqaluit. NEAS a fourni l'équipement et la main-d'œuvre nécessaires au déchargement des modules en juillet 2019.

NEAS a continué de transporter des matières telles que du sol contaminé et de la ferraille pour les évacuer de l'Arctique. «Il y a du nettoyage la plupart des années, dit M^{me} Paquin. C'est un travail continu. Nous emportons beaucoup de matière des sites de nettoyage. Un entrepreneur effectue le travail physique de nettoyage et engage NEAS pour transporter la matière.»

NEAS a commencé à recycler les ordures à bord de ses navires et à les rapporter à son port d'attache à Valleyfield. Bien qu'il soit difficile de trouver une entreprise qui prenne les matières recyclables et les recycle réellement, fait remarquer M^{me} Paquin, «nous en avons trouvé une à Valleyfield, donc nous continuerons à faire de même». 



ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON

Flexible scheduling and
expert planning

Inuit ownership and
employment

People • Community • Service



1-877-225-6327 • NEAS.ca



©MAERSK

*Maersk carried out a trial voyage with the containership **Venta Maersk** on the Northern Sea Route in September 2018, but subsequently dismissed this route as “a commercially-viable alternative.”*

Maersk a effectué un voyage avec le porte-conteneurs **Venta Maersk** sur la route maritime du Nord, à titre d'essai, en septembre 2018. Le groupe a ensuite jugé que cette route n'est pas une option commercialement viable.

Environmental concerns paramount Opposition by global carriers to Arctic shipping gathering momentum

L'environnement d'abord L'opposition croissante des transporteurs à la navigation dans l'Arctique

Leo Ryan

Le changement climatique réduit certes la glace de mer dans l'Arctique, ouvrant la voie à la navigation commerciale au-delà de la période traditionnelle de trois mois à l'été. Cependant, évoquant des soucis environnementaux, les transporteurs de conteneurs et d'autres groupes commerciaux sont de plus en plus nombreux à exclure cette option de transport. Il y a pourtant des économies à réaliser en réduisant d'au moins 11 jours le trajet Asie-Europe par rapport au

Climate change may be reducing the sea ice in the Arctic, allowing commercial shipping for longer periods beyond the traditional three-month summer window. But, citing environmental concerns, more and more container carriers and business interests are ruling out this transportation option – despite the prospect of cost savings in shortening the Asia-Europe transit by at least 11 days compared with the southern route via the Suez Canal. Most of the

opposition is directed towards the Northern Sea Route (NSR) being strongly promoted by Russia and President Vladimir Putin. The Northwest Passage (NWP) off Canada's northern coast, a much more complex transit route for commercial shipping, figures little in the overall outlook on this issue.

Shipping along Russia's coastline has seen cargo volume surge from 1.6 million tons in 2013 to 20 million tons in 2018. The pattern continues.

However, none of this growth has emanated from container shipping, apart from a small-scale test voyage carried out by Maersk, the world's biggest shipping line, in September 2018.

"As already said in relation to that trial voyage, Maersk does not currently see the Northern Sea Route as a commercially-viable alternative to existing east-west routes," a Maersk spokesperson told *Maritime Magazine*.

Of major importance, recent months have seen three of the world's top five container shipping lines vow to not operate in the Arctic – namely MSC, Hapag-Lloyd and France's CMA CGM.

"As a responsible company with a longstanding nautical heritage and passion for the sea, MSC finds the disappearance of Arctic ice to be profoundly disturbing," said Diego Aponte, President and CEO of the Swiss-based MSC Group. He has called on the container shipping industry to focus its efforts on limiting environmental emissions and protecting the marine environment across existing trade routes.

Hapag-Lloyd's Senior Director of Sustainability, Jorg Erdmann, indicated the German carrier does not use the NSR or the NWP at present and "has no plans to do so in the future." He expressed skepticism that an Arctic route would ever be commercially viable considering the short ice-free window and the requirement for ice-class ships.

CMA CGM said that none of its vessels would use the NSR as it would represent "a significant danger to the unique natural ecosystems."

Also rejecting the route has been leading global logistics provider Kuehne + Nagel. In a blunt message, Otto Schacht, Executive Vice-President, declared: "No one should support shipping goods from Asia to Europe via the Arctic. Whoever considers it supports global warming."

passage au sud par le canal de Suez. L'opposition vise surtout la route maritime du Nord (RMN) énergiquement prônée par la Russie et son président Vladimir Poutine. Le passage du Nord-Ouest (PNO) au large du littoral septentrional du Canada, un parcours sensiblement plus complexe pour la navigation commerciale, reçoit peu d'attention dans les discussions sur cet enjeu.

La navigation le long du littoral russe a connu un grand essor: le volume de marchandises est passé de 1,6 million de tonnes en 2013 à 20 millions en 2018. La tendance se poursuit.

Cependant, le transport par conteneurs n'y est pour rien, si ce n'est un voyage d'envergure modeste réalisé en septembre 2018 par Maersk, la plus grande compagnie maritime du monde.

«Comme nous l'avons déjà dit en parlant de cet essai, Maersk ne considère pas la route maritime du Nord comme une option commercialement viable aux routes est-ouest actuelles», a dit un porte-parole de Maersk au *Maritime Magazine*.

Fait d'importance capitale, au cours des derniers mois, trois des cinq plus grandes compagnies maritimes de transport par conteneurs affirment qu'elles ne passeront pas par l'Arctique, à savoir MSC, Hapag-Lloyd et la française CMA CGM.

«En tant qu'entreprise responsable ayant une longue tradition maritime et une passion pour la mer, MSC estime que la disparition de la glace dans l'Arctique est profondément troublante», affirme Diego Aponte, PDG du groupe MSC, qui a son siège en Suisse. Il appelle l'industrie du transport maritime par conteneurs à limiter les émissions polluantes et à protéger l'environnement maritime sur toutes les routes commerciales.

Le directeur principal de la gestion de la durabilité de Hapag-Lloyd, Jörg Erdmann, indique que le transporteur allemand n'utilise actuellement ni la RMN ni le PNO, et «n'a aucune intention de le faire à l'avenir». Il affirme douter qu'une route arctique soit jamais commercialement viable, compte tenu de la courte période sans glace et de la nécessité d'utiliser des navires de cote glace.

CMA CGM dit qu'aucun de ses navires n'utiliserait la RMN, parce que le faire représenterait «un grand danger pour des écosystèmes naturels uniques».

Kuehne + Nagel, chef de file mondial des services logistiques, exclut aussi cette route. Son vice-président directeur Otto Schacht l'a exprimé sans ambages: «Personne ne devrait favoriser le transport de biens entre l'Asie et l'Europe en passant par l'Arctique. Qui-conque envisage de le faire favorise le réchauffement planétaire.»

Coup de théâtre russe

Le groupe chinois Cosco ne s'embarrasse pas de telles préoccupations. Il envoie des cargos par la RMN, tant vers l'est que vers l'ouest, depuis 2013.

Cependant, pour ce qui est de faire fi des questions environnementales, l'exemple le plus choquant jusqu'à présent est un projet que le groupe Rosatom



a annoncé à la fin novembre. La puissante entreprise étatique du secteur de l'énergie nucléaire prévoit emprunter 7 milliards de dollars auprès de banques russes pour construire 55 porte-conteneurs de cote glace qui navigueront sur la RMN.

Une entreprise d'une si grande ampleur exigerait d'énormes investissements, y compris dans des brise-glaces, des ports et des moyens de recherche et sauvetage. Le service proposé relierait Mourmansk, à l'ouest, à Kamtchatka, à l'est. Il se poserait directement en concurrence avec le trajet par le canal de Suez entre l'Europe et l'Asie.

La plupart des observateurs de l'industrie considèrent qu'au vu de l'importance prise par la livraison juste à temps dans le transport de conteneurs, il ne paraît guère rentable d'envisager de tels services dans des eaux envahies par les glaces.

Bien qu'il puisse paraître douteux sur le plan commercial, le projet – s'il reçoit les subsides voulus et se concrétise – se justifie peut-être par des motifs de géopolitique. Tel est le point de vue qu'a exprimé un analyste respecté, Lars Jensen: «Le projet a toutes les apparences d'une réponse politique de la Russie à l'initiative "Une ceinture, une route" lancée par la Chine – et dès lors ne relève pas nécessairement d'une logique commerciale.»

Soutien des entreprises à la protection de l'environnement arctique

Entre-temps, le milieu des entreprises s'est joint au combat sous l'égide d'un engagement face à la navigation dans l'Arctique, l'Arctic Shipping Corporate Pledge, lancé par l'organisme sans but lucratif de défense de l'environnement Ocean Conservancy, établi à Washington. Les entreprises commerciales et industrielles sont invitées à prendre l'engagement formel de ne pas transporter de biens par les routes arctiques.

«Les dangers des routes maritimes traversant l'Arctique dépassent largement les avantages perçus, et nous ne pouvons pas faire fi des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et de leurs répercussions sur notre océan», soutient Janis Searles Jones, PDG d'Ocean Conservancy.

Parmi les premiers signataires de l'engagement figurent Nike, Bestseller, Columbia, Gap Inc., le groupe H&M, Kering, Li & Fung et le groupe PVH.

«Nike a pour vocation de servir les athlètes, fait valoir la vice-présidente directrice de Nike Hilary Krane. Dans cette optique, nous voulons agir pour le climat au moyen de notre initiative "Objectif zéro" visant un avenir à zéro déchet et une empreinte carbone nulle. Nous savons que le changement climatique influe sur la façon dont nos athlètes s'entraînent et s'adonnent à leurs sports, et sur la mesure dans laquelle ils peuvent le faire. En prenant cet engagement, nous avons fait un choix clair: d'aider à protéger la planète et à préserver l'Arctique.» 

Russian bombshell

Such preoccupations have not been holding back China's Cosco Shipping, which since 2013 has been sending cargo vessels through the NSR both eastbound and westbound.

But perhaps the most shocking display to date of casting aside environmental considerations has come from the plan announced in late November of the Rosatom Group, the powerful state-run nuclear power enterprise, to borrow \$7 billion from Russian banks to build 55 ice-class container ships that will operate on the NSR route.

Such a massive undertaking would require huge investments in, among other things, more icebreakers, upgraded ports and search-and-rescue facilities. The proposed shipping line would offer service between Murmansk in the west and Kamchatka in the east in direct competition with the Suez Canal routing between Europe and Asia.

Most industry observers consider that with regular container services so reliant on just-in-time deliveries, it makes little economic sense to embark on such services in ice-infested waters.

Although it may be commercially questionable, the project – if it receives sufficient subsidies and a formal go-ahead – may be explained by geopolitics. This is the view of a respected analyst, Lars Jensen, who has stated: "It has the appearance of a political counter-move by Russia versus the Chinese Belt and Road initiative – and as such not necessarily commercially driven."

Corporate support to protect Arctic environment

Meanwhile, as mentioned earlier, the business community has entered the battle under the aegis of the Arctic Shipping Corporate Pledge created by Ocean Conservancy, a non-profit environmental advocacy group based in Washington. Businesses and industry are invited to sign a pledge formally committing not to ship goods through Arctic routes.

"The dangers of trans-Arctic shipping routes outweigh all perceived benefits and we cannot ignore the impacts of greenhouse gas emissions from global shipping on our ocean," comments Janis Searles Jones, CEO of Ocean Conservancy.

The first signatories included Nike, Bestseller, Columbia, Gap Inc., H&M Group, Kering, Li & Fung, and PVH Group.

"At Nike, we exist to serve athletes," noted Hilary Krane, Executive VP. "That means taking climate action through Move to Zero – Nike's journey towards a zero carbon, zero waste future. We know climate change impacts how our athletes train and play, and whether they get to enjoy sport at all. Through this pledge, we've made a clear choice – to help protect the planet and preserve the Arctic." 



Coast Guard 2019 Arctic Operations

A total of seven icebreakers were deployed to the Arctic by the Canadian Coast Guard during the 2019 operational season, Fisheries and Oceans reported. This included the maiden voyage to the North of the **CCGS Captain Molly Cool**. The **CCGS Louis S. St-Laurent** was the last to leave northern waters on November 16. The CCG Arctic operations resume on May 20, 2020.

Each year, the Coast Guard provides safe escorts to ships through ice-covered waters, responds to incidents such as search and rescue and environmental response, and supports overall operational and program commitments. During this season, environmental response programs received, investigated, and managed 17 marine incident reports.

As of November 27, 2019, the Marine Communications and Traffic Services (MCTS) Centre in Iqaluit provided support for 191 vessels in the Northern Canada Vessel Traffic Services Zone (NORDREG). These vessels include, cargo ships, cruise ships, research vessels, bulk carriers, fishing vessels, pleasure crafts and Canadian Coast Guard ships. In 2019, 27 vessels made full transits of the Northwest Passage as of November 27.

During the seasonal closure, Arctic vessel traffic and NORDREG desk operations are managed by the MCTS Centre in Prescott, Ontario, providing efficient year-round support of all Arctic marine traffic. **M**

Opérations de la Garde côtière dans l'Arctique en 2019

La Garde côtière canadienne (GCC) a déployé sept brise-glaces dans l'Arctique pendant la saison opérationnelle de 2019, a indiqué Pêches et Océans Canada. En faisait partie le **NGCC Captain Molly Kool**, qui a effectué son voyage inaugural dans le Nord. Le **NGCC Louis S. St-Laurent** a été le dernier bâtiment à quitter les eaux septentrionales, le 16 novembre. Les opérations de la GCC dans l'Arctique reprendront le 20 mai 2020.

Chaque année, la GCC assure l'escorte de navires dans des eaux recouvertes de glace. Elle intervient en cas d'incidents, par exemple en entreprenant des opérations de recherche et de sauvetage et des opérations environnementales. De façon générale, elle favorise le respect des engagements relatifs aux opérations et aux programmes. Au cours de la saison, la Garde côtière a reçu, étudié et traité 17 rapports d'incident maritime dans le cadre des programmes d'intervention environnementale.

Jusqu'au 27 novembre 2019, le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) d'Iqaluit avait aidé 191 navires dans la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG). Il s'agissait de navires de charge, de navires de croisière, de navires de recherche, de vraquiers, de bateaux de pêche, d'embarcations de plaisance et de navires de la GCC. Jusqu'à la même date du 27 novembre, 27 navires avaient complètement franchi le passage du Nord-Ouest.

Pendant la fermeture saisonnière, le centre des SCTM de Prescott, en Ontario, gère le trafic maritime dans l'Arctique et les opérations du bureau du NORDREG. Un appui efficace au trafic maritime dans l'Arctique est ainsi assuré toute l'année. **M**

AIDE GOUVERNEMENTALE DE 60 M\$ POUR LE TRANSPORT MARITIME, AÉRIEN ET FERROVIAIRE

Vous êtes une entreprise des secteurs maritime, aérien et ferroviaire, ou encore un expéditeur?
Améliorez l'efficacité énergétique de votre entreprise et réduisez vos émissions de gaz à effet de serre (GES) grâce aux programmes PREGTI et PETMAF.

PREGTI : Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal

PETMAF : Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre

Avantages des programmes :

- La réduction de la consommation de carburant;
- L'usage d'équipements de transport plus performants;
- Le recours à des énergies émettant moins de GES, comme l'électricité ou le biocarburant.

Exemples de projets admissibles:

- Le soutien à la réfection des quais;
- L'installation d'embranchements ferroviaires;
- L'acquisition d'équipements de transbordement;
- Les surcoûts provenant de l'utilisation du transport maritime ou ferroviaire.

Seules les entreprises ayant un établissement au Québec sont admissibles. Vous avez jusqu'en **novembre 2020** pour soumettre votre dossier.

Pour plus d'information : www.transports.gouv.qc.ca



VOTRE PARTENAIRE
DEPUIS 25 ANS

M

YOUR PARTNER
FOR 25 YEARS



Merci à nos lecteurs et à nos
annonceurs qui ont embarqué
dans cette belle aventure.

CAP SUR L'AVENIR.

M25
ANS/YEARS

Thanks to our readers and
advertisers who have embarked
on this wonderful voyage.

STEADY AS SHE GOES.

www.maritimemag.com

JOURNAL

La CNUCED prévoit une croissance réduite dans le transport maritime, des changements dans les circuits commerciaux et des pressions environnementales

UNCTAD maritime transport report singles out lower growth, shifting trade, and environmental pressures

Un organisme des Nations Unies prévient qu'une nouvelle normalité s'est imposée dans le transport maritime mondial. La croissance est modérée, les flux commerciaux sont influencés par des pressions protectionnistes, et la marche vers la durabilité s'accélère.

Le commerce maritime mondial a perdu de l'élan en 2018. Une incertitude accrue, des tensions entre les États-Unis et la Chine autour des tarifs douaniers, des tourments

politiques et, en particulier, la perspective d'un Brexit sans accord, voilà autant de facteurs qui ont perturbé les marchés mondiaux. C'est ce que souligne l'édition 2019 de *l'Étude sur les transports maritimes* de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Les volumes du secteur ont progressé d'à peine 2,7 % l'an dernier, soit moins que la moyenne historique de 3 % et les 4,1 % enregistrés en 2017, selon

A United Nations agency has warned that a "new normal" has taken hold in world maritime trade, characterized by moderate growth, protectionist-impacted trade flows, and an accelerated sustainability agenda.

World maritime trade lost momentum in 2018 as heightened uncertainty, escalating tariff tensions between the US and China and mounting concerns

over other trade policy and political crosscurrents, notably a no-deal Brexit, sent waves through global markets, according to the UN Conference on Trade and Development's (UNCTAD) Review of Maritime Transport 2019.

Volumes in the sector grew by only 2.7% last year, below the historical averages of 3% and 4.1% recorded in 2017, according to the report. Never-

An MSC containership calling at the Port of Prince Rupert.

Un porte-conteneurs MSC fait escale au port de Prince Rupert.



theless, total seaborne trade reached 11 billion tons.

“The dip in maritime trade growth is a result of several trends including a weakening multilateral trading system and growing protectionism,” said UNCTAD Secretary-General Mukhisa Kituyi. “It is a warning that national policies can have a negative impact on the maritime trade and development aspirations of all,” he added. Buffeted by a global economic slowdown, in 2018, seaborne trade also navigated other difficult headwinds such as geo-political tensions, while preparing for an expected surge in ship fuel costs arising from a new IMO regulation (as of January 2020) requiring ships to cut their sulphur dioxide emissions.

UNCTAD expects international maritime trade to expand at an average annual growth rate of 3.4% over the 2019–2024 period, driven in particular by growth in containerized, dry bulk and natural gas cargoes. However, uncertainty remains an overriding theme in the current maritime transport environment, with risks tilted to the downside.

Port traffic edges down

Reflecting slower maritime trade, growth in global port traffic also edged down, with container port traffic increasing by only 4.7% in 2018, from a 6.7% growth rate in 2017.

Similarly, container trade growth weakened. In 2018 volumes only increased by 2.6%, compared with 6% in 2017. This was matched with a sustained delivery of mega container ships, with container fleet supply capacity in 2018 increasing by 6% as compared to 4% in 2017. In an already overly supplied market, these developments further compressed freight rates in 2018.

The maritime transport industry saw a silver lining in the expanding liquefied natural gas sector. This has come as a result of intensified pressure to promote cleaner energy sources.

UNCTAD noted that supply chain disruptions were occurring and could deepen if trade conflicts, notably between China and the United States, were prolonged. “In addition to reducing trade flows, tariffs are generating winners and losers, given product and supplier substitution and trade diversification efforts.” 

le rapport. Il reste que le tonnage total du transport maritime a atteint 11 milliards de tonnes.

«La baisse de la croissance du commerce maritime découle de diverses tendances, y compris un affaiblissement du système commercial multilatéral et une montée du protectionnisme, a dit le secrétaire général de la CNUCED Mukhisa Kituyi. Il faut y voir un avertissement que les politiques nationales peuvent avoir des répercussions négatives pour le commerce et les aspirations au développement.»

Le commerce maritime a souffert d'un ralentissement économique mondial en 2018, en plus de devoir affronter d'autres difficultés telles que des tensions géopolitiques. En même temps, il se prépare à une flambée prévisible des coûts de carburant pour les navires par suite de la nouvelle réglementation de l'OMI (en vigueur en janvier 2020) exigeant une réduction des émissions de dioxyde de soufre.

La CNUCED attend une croissance annuelle moyenne de 3,4 % du commerce maritime international entre 2019 et 2024. La croissance viendrait en particulier du transport de conteneurs, de vrac sec et de gaz naturel. Cependant, l'incertitude continue de planer dans la conjoncture actuelle du transport maritime, et les risques sont plutôt baissiers.

Le trafic portuaire marque le pas

Vu l'évolution du trafic maritime, la croissance du trafic portuaire mondial a également faibli. Le trafic portuaire conteneurisé a augmenté de seulement 4,7 % en 2018, contre 6,7 % en 2017.

De même, la progression du trafic de conteneurs a faibli. Les volumes ont augmenté de 2,6 % en 2018, alors que c'était de 6 % en 2017. La livraison de méga-porte-conteneurs a aussi continué d'augmenter. La capacité de la flotte a gagné 6 % en 2018, contre 4 % en 2017. Dans un marché où l'offre est déjà excédentaire, cette évolution a encore déprimé les tarifs de fret en 2018.

Un élément positif est ressorti pour l'industrie du transport maritime: l'expansion du secteur du gaz naturel, à la faveur d'un accroissement des pressions en faveur de sources d'énergie plus propres.

La CNUCED fait remarquer que les chaînes d'approvisionnement connaissent des perturbations qui pourraient s'aggraver si les conflits commerciaux, notamment entre la Chine et les États-Unis, se prolongent. «Les tarifs douaniers réduisent les flux commerciaux. En outre, ils font des gagnants, mais aussi des perdants, par suite des efforts de substitution de produits et de fournisseurs ainsi que de diversification du commerce.» 

BC Ferries awards contracts for four more hybrid electric vessels

Ferries has awarded Damen Shipyards Group of the Netherlands contracts to build four more battery electric-hybrid Island Class vessels scheduled to go into service in 2022. In the spring of 2017, BC Ferries awarded Damen contracts to build two «first in class» of these

battery electric-hybrid vessels. These vessels have successfully completed sea trials and will arrive in Victoria, B.C. by January 2020.

With the extension of the partnership between BC Ferries and Damen now confirmed, Damen will extend its agreement

BC Ferries attribue des contrats pour quatre autres navires électriques hybrides

BC Ferries a commandé auprès du groupe de construction navale Damen, des Pays-Bas, quatre nouveaux navires électriques à batteries hybrides de classe Island qui doivent être mis en service en 2022. Au printemps 2017, BC Ferries avait chargé Damen de construire deux premiers navires de ce type. Ceux-ci ont

maintenant franchi l'étape des essais en mer, et ils arriveront à Victoria (Colombie-Britannique) d'ici janvier 2020.

L'extension du partenariat entre BC Ferries et Damen étant maintenant confirmée, Damen prolongera son accord avec le chantier naval Point Hope de Victoria. L'accord vise la prestation de services de soutien



Artist rendering of electric hybrid vessels ordered from Damen Shipyards by BC Ferries.

©DAMEN SHIPYARDS

Vue d'artiste des navires électriques hybrides commandés par BC Ferries aux chantiers navals Damen.

technique et de garantie pour les nouveaux navires, par du personnel local.

«Notre plan *Clean Futures* précise notre stratégie de réduire les émissions de GES en remplaçant nos navires à forte consommation de carburants fossiles par des navires utilisant une énergie propre», a indiqué le capitaine Jamie Marshall, vice-président de BC Ferries, responsable du développement commercial et de l'innovation. «Ces quatre prochains navires de classe Island constituent un grand pas en avant dans notre volonté de réduire progressivement les émissions de notre flotte, et d'assumer l'initiative dans la transition énergétique promettant un avenir plus sobre en carbone.»

Le traversier de classe Island est un navire à batteries. Quand la technologie de la charge électrique sera au point pour fournir suffisamment d'électricité, BC Ferries exploitera ses nouveaux navires en mode tout électrique, n'utilisant que de l'énergie propre. Entre-temps, ils seront dotés d'un système hybride au diesel à faible teneur en soufre.

L'accord conclu avec Damen est un contrat de

conception-construction à prix fixe. Il confère à BC Ferries de solides garanties sur les dates de livraison, les critères de performance, la certitude des coûts et la qualité de la construction. Le budget total du projet, y compris les frais de financement et de gestion de projet, est d'environ 200 millions de dollars canadiens.

Les deux premiers navires seront utilisés d'ici la mi-2020 sur le trajet entre la ville de Powell River et l'île Texada, et sur le parcours Port McNeill - baie Alert-Sointula.

Les troisième et quatrième navires seront affectés au passage entre la localité de Campbell River et l'île Quadra. D'ici 2022, le cinquième et le sixième relieront Nanaimo et l'île Gabriola. En remplaçant un grand navire par deux plus petits sur chacun de ces parcours, BC Ferries offrira un service plus fréquent et pourra transporter davantage de passagers à l'heure. Les files d'attente de véhicules seront réduites, la sécurité sera rehaussée et la congestion routière locale sera allégée. Le choix de plus petits navires élimine aussi la nécessité d'empiéter sur des

with Point Hope Shipyards of Victoria, B.C. to provide technical and warranty support for the new vessels with their local staff.

«Our Clean Futures Plan spells out our strategy to reduce GHG emissions by replacing our legacy carbon intensive fossil fuelled vessels with ships using clean energy», said Captain Jamie Marshall, BC Ferries' Vice President, Business Development & Innovation. «These next four Island Class ships are a major step in our plan to progressively lower emissions across the fleet and be a leader in the energy transition to a lower carbon future.»

The Island Class is a battery-powered ferry. When electric charging technology matures to make electricity available in the quantities required, BC Ferries will operate these new ships as all-electric ferries, using clean energy. In the interim, these ships will use an on board low sulphur diesel hybrid system.

This agreement with Damen is a design-build, fixed-priced contract that provides BC Ferries with substantial guarantees related to delivery dates, performance criteria, cost certainty and quality construction. The total project

budget, which includes financing and project management costs, is approximately \$200 million CAD.

The first two Island Class vessels will be deployed on the Powell River - Texada Island route and the Port McNeill - Alert Bay - Sointula Island route by mid-2020.

The third and fourth new vessels will service the Campbell River - Quadra Island route and the fifth and sixth new ships will serve the Nanaimo Harbour - Gabriola Island route by 2022. By replacing one larger ship with two smaller vessels on each of these routes, customers will receive more frequent service, increased passenger capacity per hour, reduced vehicle line-ups, improved safety and reduced congestion on local roads. It also eliminates the need to consume more greenspace to increase the size of terminal holding compounds by moving more traffic through the same amount of space.

The Island Class vessels will have the capacity to carry at least 47 vehicles and up to 300 - 450 passengers and crew depending on configuration. They will allow for fleet redeployments and retirements of existing diesel

fuelled vessels. They will have a number of key features that support BC Ferries' goal to be efficient and environmentally responsible throughout its system.

BC Ferries issued a Request for Expressions of Interest (RFEOI) for the construction of the four latest vessels to leading shipyards in Canada and around the world in July 2018. In the lead up to this process, BC Ferries raised awareness of the upcoming tender to Canadian shipyards

through such forums as the Canadian Ferry Association, the Association of British Columbia Marine Industries and other local and national industry events. Canadian shipyards were invited to participate in the competitive bidding process. BC Ferries received responses from 18 international shipyards and short-listed nine shipyards to proceed to the Request for Proposal (RFP) stage. No Canadian companies submitted a bid. **M**

espaces verts pour agrandir les bâtiments des terminaux, permettant d'accroître le trafic sans aggrandissement.

Les navires de classe Island pourront transporter 47 véhicules ou plus et jusqu'à 300 ou 450 passagers et membres d'équipage, en fonction de leur configuration. Ils faciliteront les réaffectations de la flotte et la mise au rancart de navires au diesel. Leurs caractéristiques aideront BC Ferries à accroître son efficacité et à assumer ses responsabilités environnementales dans l'ensemble de ses activités.

BC Ferries avait lancé une demande de manifestations d'intérêt pour les quatre nouveaux navires en juillet 2018, s'adres-

sant aux grands chantiers navals au Canada et à l'étranger. Auparavant, l'organisme avait signalé l'imminence d'un appel d'offres aux chantiers navals canadiens, par l'entremise de l'Association canadienne des traversiers et de l'Association of British Columbia Marine Industries, et à diverses rencontres locales et nationales de l'industrie. Les chantiers navals canadiens ont été invités à participer au processus d'appel d'offres. BC Ferries a reçu des réponses de 18 chantiers navals internationaux, et en a sélectionné 9 pour l'étape de la demande de propositions. Aucune entreprise canadienne n'a présenté de soumission. **M**

CP to acquire Central Maine and Quebec Railway

Canadian Pacific and Fortress Transportation and Infrastructure Investors (FTAI) announced they have entered into a definitive agreement whereby CP will acquire the Central Maine & Quebec Railway (CMQ). The transaction is expected to close by the end of this year.

CMQ owns 481 miles (774 kilometres) of rail lines primarily in Quebec and Maine. The end-to-end transaction will provide CP customers with seamless, safe and efficient access to ports at Searsport, Maine and to Saint John, New Brunswick, via Eastern Maine Railway

Le Canadien Pacifique prévoit acquérir les Chemins de fer du Centre du Maine et du Québec

Canadien Pacifique et Fortress Transportation and Infrastructure Investors LLC (FTAI) ont annoncé qu'ils ont conclu une entente définitive en vertu de laquelle le CP fera l'acquisition des Chemins de fer du Centre du Maine et du Québec (CMQ).

CMQ possède 481 milles (774 kilomètres) de lignes ferro-

viaires, principalement au Québec et dans le Maine. La transaction, qui aura pour effet de prolonger le réseau de CP, permettra aux clients du CP d'avoir un accès continu, sécuritaire et efficace aux ports de Searsport (Maine) et de Saint John (Nouveau-Brunswick) par l'entremise de la Eastern Maine Railway



©HARRY GORDON

Acquisition by Canadian Pacific expands its network in Canada and eastern U.S.

L'acquisition par le Canadien Pacifique élargit son réseau au Canada et dans l'est des États-Unis.

Company (EMRY) et du Chemin de fer du sud du Nouveau-Brunswick (NBSR), préservant et renforçant ainsi la concurrence.

«Cette acquisition stratégique donne au CP un véritable réseau ferroviaire pancanadien et une présence accrue dans l'est des États-Unis», a déclaré Keith Creel, président et chef de la direction du CP. «Avec un meilleur accès aux ports, plus de repères sur la carte et notre modèle d'exploitation ferroviaire précise, nous croyons que cette transaction apportera des avantages à

toutes les parties prenantes dans le futur.»

Après la transaction, FTAI demeurera propriétaire de Katahdin Railcar Services (KRS), un établissement offrant des services de nettoyage et de maintenance de wagons-citernes, ainsi que du contrat permettant l'exploitation d'un embranchement ferroviaire de 12 milles au Long Ridge Energy Terminal détenu par FTAI, situé dans le comté de Monroe (Ohio). FTAI entend poursuivre le développement et la croissance des activités de KRS et de Long Ridge. **M**

Company (EMRY) and New Brunswick Southern Railway (NBSR), thereby preserving and enhancing competition.

«This strategic acquisition gives CP a true coast-to-coast network across Canada and an increased presence in the eastern U.S.,» said CP President and CEO Keith Creel. «With additional port access, more dots on the map, and our proven precision scheduled railroading operating model we are confident this tran-

saction will bring benefits to all stakeholders moving forward.»

As part of the transaction, FTAI will retain ownership of Katahdin Railcar Services (KRS), a tank car cleaning and repair facility, and the contract to operate at a 12-mile branch line at FTAI's Long Ridge Energy Terminal in Monroe County, Ohio. FTAI intends to continue to develop and grow both the KRS and Long Ridge branch line businesses. **M**

Le terminal de conteneurs Halterm devient PSA Halifax

Le groupe PSA International, de Singapour, a annoncé que le terminal de conteneurs Halterm sera désormais appelé PSA Halifax. PSA en a fait l'acquisition en juillet dernier. Il appartenait auparavant à Macquarie Infrastructure Partners.

PSA Halifax est le premier terminal côtier de PSA au Canada, et le seul terminal de conteneurs dans l'Est canadien qui puisse accueillir les méga-porte-conteneurs. Il a une profondeur le long du bord atteignant 16 mètres, et il prolonge maintenant le poste

Halterm container terminal rebranded as PSA Halifax

Singapore-based PSA International has announced the rebranding of the Halterm container terminal acquired last July from Macquarie Infrastructure Partners as PSA Halifax.

The Halifax terminal is PSA's first coastal terminal

in Canada and currently the only container terminal in Eastern Canada that can serve mega container vessels. With a depth alongside of up to 16 metres, the terminal is now extending the main berth, which will enable PSA Halifax to handle two

The terminal is presently the only facility in eastern Canada able to handle mega containerships.

Le terminal est actuellement le seul qui puisse accueillir les méga-porte-conteneurs dans l'Est canadien.



mega container vessels. It is concurrently adding a fifth Super Post-Panamax Quay Crane by June 2020.

Kim Holtermand, CEO and Managing Director, PSA Halifax, said, "We are proud of our history dating back to 1969. While developing new capabilities, greater capacity and further strengthening our bench, it is with pride that our team now becomes PSA Halifax."

"Through this rebranding, the Halifax operation, with its longstanding reputation for service quality and



a commitment to customer service, clearly positions itself as an important node in the global PSA network. Our new name "PSA Halifax" reflects our Port City focus and vision, as well as our aspiration to be recognised among existing and new customers, as Eastern Canada's gateway for global trade in 2020 and for decades to come," added Mr. Holtermand. **M**

d'accostage principal. PSA Halifax pourra ainsi recevoir deux méga-porte-conteneurs à la fois. Une cinquième supergrue post-Panamax y sera installée d'ici juin 2020.

«Nous sommes fiers de notre histoire, qui remonte à 1969, a affirmé Kim Holtermand, chef de l'exploitation et directeur général de PSA Halifax. À l'heure où nous créons de nouveaux moyens d'action, nous accroissons notre capacité et nous renforçons notre effectif; notre équipe est

fière d'adopter le nom de PSA Halifax.»

Et d'ajouter M. Holtermand: «En changeant de nom, le terminal de Halifax, renommé pour la qualité du service et l'engagement en matière de satisfaction du client, se définit clairement comme un nœud important dans le réseau mondial de PSA. Notre nouveau nom "PSA Halifax" signale notre attachement et notre vision pour Halifax, ainsi que notre aspiration à être reconnu par nos clients actuels et futurs comme la porte d'entrée de l'Est canadien pour le commerce mondial, en 2020 et dans les décennies à venir.» **M**

Former Maersk executive becomes CEO of MSC

Le chef de l'exploitation de Maersk passe chez MSC



©DR

In a major corporate move involving the world's two top container carriers, Mediterranean Shipping Company recently officially announced the appointment of former Maersk COO Soren Toft as Chief Executive Officer for container shipping and logistics.

The news came as a big surprise in the global shipping industry. It is the largest change at the Geneva-based enterprise that has been family-run since its founding 50 years ago. And it capped a long

tenure at the world's biggest shipping line.

Mr. Toft was the most visible executive at Maersk leading a concerted decarbonisation agenda. He was a leading player in the establishment of the Getting to Zero Coalition, a group of companies committed to deploying zero-carbon vessels by 2030. Maersk, moreover, has pledged to carry out fully carbon-zero operations by 2050.

MSC said in November that it is delighted that Mr. Toft will be supporting the Aponte family at the

Soren Toft is a leading advocate of zero-carbon emissions in the global shipping industry.

Soren Toft est un grand promoteur du zéro émission de carbone dans le monde du transport maritime.

Un transfert vient d'être annoncé entre les deux plus grands transporteurs de conteneurs du monde. La Mediterranean Shipping Company (MSC) a confirmé que Soren Toft, ci-devant chef de l'exploitation de Maersk, est désormais chef de la direction de son secteur transport de conteneurs et logistique.

La nouvelle a surpris le monde du transport maritime. Il s'agit du plus grand changement à survenir au sein de l'entreprise genevoise, qui était dirigée par la famille fondatrice depuis ses origines il y a 50 ans. Pour le transfuge, c'est

la fin d'une longue carrière auprès de la plus grande compagnie maritime du monde.

M. Toft était le plus en vue des cadres de Maersk, où il a dirigé un programme concerté de décarbonisation. Il avait joué un rôle majeur dans la mise sur pied du regroupement Getting to Zero Coalition, qui réunit des compagnies s'étant engagées à déployer des navires zéro carbone d'ici 2030. Plus encore, Maersk s'est engagé à ce que ses opérations soient entièrement zéro carbone d'ici 2050.

En novembre, MSC a annoncé que M. Toft appuiera la famille Aponte à la barre de l'entreprise, de telle sorte qu'elle reste un leader mondial dans les années à venir. Il relèvera directement de Diego Aponte, président du groupe, et de Gianluigi Aponte, fondateur et président-directeur.

La carrière et les réalisations de M. Toft dans l'industrie maritime sont impressionnantes. Il était chez Maersk depuis 25 ans, et chef de l'exploitation depuis 2014.

«Pour MSC, lit-on dans un communiqué du groupe,

cette nomination apportera une importante valeur ajoutée à ses activités cargo, bonifiant les points forts de l'entreprise et renforçant encore ses plans de développement. Le monde maritime continue d'évoluer en relevant de grands défis, comme la numérisation et les objectifs environnementaux fixés par l'Organisation maritime internationale de l'ONU. Des épreuves stimulantes et de belles possibilités attendent les transporteurs de conteneurs et leurs clients.» 

helm to ensure that the company remains a global leader in the years to come. He will report directly to Diego Aponte, Group President, and Gianluigi Aponte, founder and Group Chairman.

Mr. Toft has an impressive career background and pedigree in the industry, having worked at Maersk for the past 25 years, specifically as Maersk Line's Chief Operating Officer since 2014.

"MSC is confident that this appointment will bring

significant value to its cargo businesses, building on the company's existing strengths and boosting its development plans even further," said MSC. "As the world of shipping continues to evolve through great challenges such as digitalization and the environmental goals set by the UN International Maritime Organization (IMO), container carriers and their customers face a range of exciting tests and opportunities." 

Louise Bédard nommée directrice des Armateurs du Saint-Laurent

Louise Bédard new head of St. Lawrence Shipoperators

Québec-Armateurs du Saint-Laurent (ASL) est heureux d'annoncer la nomination de M^{me} Louise Bédard en tant que nouvelle directrice générale de l'organisation. M^{me} Bédard succède à Martin Fournier, qui a récemment quitté son poste après huit années aux commandes de l'organisation.

Grâce à sa riche expérience en politique provinciale, M^{me} Bédard est une gestionnaire et conseillère stratégique de haut niveau. Elle a travaillé pendant plus de vingt ans en cabinet politique en occupant des postes de directrice de cabinet, directrice de la recherche, directrice des communications et d'attachée de presse.

Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, M^{me} Bédard s'investira dans plusieurs dossiers prioritaires pour les membres d'ASL, tels que la pénurie de main-d'œuvre, le pilotage et la nouvelle stratégie maritime du gouvernement du Québec. Grâce aux excellentes habiletés en relations publiques et gouvernementales de M^{me} Bédard, Armateurs du Saint-Laurent continuera de jouer un rôle de premier

plan dans la promotion et le développement des activités des armateurs canadiens. 

Québec - St. Lawrence Shipoperators (SLS) announced the appointment

of Louise Bédard as the organization's new Executive Director. Ms. Bédard has succeeded Martin Fournier who recently left the post after eight years at the helm of the organization.

Thanks to her extensive political experience within the Quebec government, Ms. Bédard is a highly skilled manager and strategic advisor. Over the last twenty years, she has held senior posts within a number of political cabinets, including chief of staff, head of research, head of communications and press secretary.

In her new position Ms. Bédard will take the lead on different priority issues for SLS members, such as labour shortage, pilotage and Quebec's new maritime strategy. Her aptitudes in public and governmental relations will be beneficial for SLS to continue to play a central role in promoting and developing Canadian shipowner activities on the St. Lawrence. 



©ASL

ACPA 2020 – ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
AAPC 2020 – ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES
<http://www.acpa-ports.net> 18

ALGOMA
<https://www.algonet.com> Back Cover / Couverture extérieure arrière

CLSLP - CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CPBSL - CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT
<http://cpbsl.ca> Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière

CP – CANADIAN PACIFIC RAILWAY
CP – LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE
<http://www.cpr.ca> 79

CSL – CANADA STEAMSHIP LINES
<https://www.cslships.com> 1

COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME
HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY
www.csmoim.qc.ca 12

DULUTH SEAWAY PORT AUTHORITY/DULUTH CARGO CONNECT
<http://www.duluthport.com> 69

EMPIRE STEVEDORING
<http://www.empirestevedoring.com> 8

FEDNAV
<http://fednav.com> 37

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC
<https://fondationimq.ca> 32

GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE
<https://green-marine.org/greentech> 11

GROUPE DESGAGNÉS
<http://www.desgagnes.com> Inside Front Cover / Couverture intérieure avant

HOPA - HAMILTON-OSHAWA PORT AUTHORITY
<https://www.hopaports.ca> 39

IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
<http://www.imo.org> 20

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES
<https://www.pilotagestlaurent.gc.ca> 54

LOGISTEC
<https://www.logistec.com> 4-5

LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION
<http://www.randlogisticsinc.com> 67

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
TRANSPORTS QUÉBEC
<https://www.transports.gouv.qc.ca/> 49, 95

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY
<https://www.mtrtml.com> 84

MMTL - MCASPALT MARINE TRANSPORTATION
<http://www.mcasphalt.com> 43

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

NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE
<http://navtech.ca> 13

NEAS
<https://neas.ca> 90

OCEAN
<https://www.groupeocean.com> 56

PHARES
LIGHTHOUSES
<http://www.chasseurdephares.com/affiche> 32

PORT OF ANTWERP
PORT D'ANVERS
<http://www.portofantwerp.com> 24

PORT OF HALIFAX
PORT DE HALIFAX
<https://www.portofhalifax.ca> 27

PORT OF JOHNSTOWN
<http://www.portofjohnstown.com> 64

PORT OF MONROE
<https://portofmonroe.com> 71

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL
<https://www.port-montreal.com> 77

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES
<http://www.portsi.com> 53

PORT OF THUNDER BAY
<https://www.portofthunderbay.com> 42

PORT OF TORONTO
<http://www.porttoronto.com> 18

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES
<https://www.porttr.com> 55

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD
<https://www.portvalleyfield.com> 44-45

QSL
<https://www.qsl.com> 51

SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
<http://www.st-laurent.org> 32

SHIPOTOS.COM
<http://www.shipotos.com> 92

SPLIETHOFF
<http://www.spliethoff.com> 47

STERLING FUELS
<http://www.sterlingfuels.ca> 41

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
<http://seaway.ca> 30

URGENCE MARINE
<http://urgencemarine.com> 59

VALPORT
<http://valport.ca> 44-45



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

Algoma.



Your trusted partner in Dry Bulk Shipping.



www.algonet.com | @AlgomaCentral  