No 98

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
AUTOMNE • AUTUMN 2020

North Atlantic trade weathers COVID-19 relatively well

Le commerce de l'Atlantique Nord résiste relativement bien à la COVID-19

Surge in global grain markets a boon for Canadian ports

Les ports canadiens profitent de l'essor de la demande mondiale de céréales

8,95 $
7 25274 85866 8 98

Port payé à Québec. Envoi de poste-publications - Convention nº 40046923 - Adresse de retour: 3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6

Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

Desgagnés se spécialise depuis le 19e 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.

info@desgagnes.com | desgagnes.com | 418 692 1000

TIMELESS VALUE

UNE VALEUR INTEMPORELLE

Marine Pilots make a crucial contribution to both **environmental protection** and **economic development**

Les pilotes maritimes contribuent de façon déterminante à la **protection de l'environnement** et au **développement économique**

Essential to Canada • Indispensables au Canada

www.pilotagecanada.ca @marinepilotsca

L'Association des pilotes maritimes du Canada
Canadian Marine Pilots' Association

AUTOMNE 2020 • AUTUMN 2020

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,
Kevin Dougherty, Brent Frederick, Julie Gedeon,
Colin Laughlan, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick,
Tom Peters, Nick Savvides, Mathieu St-Pierre, 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 responsability 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)
$ 40 in Canada, $ 50US in the US
and $ 90US in other countries.

PAR LA POSTE (1 an/4 numéros)
40 $ au Canada, 50 $US aux États-Unis
90 $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

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

www.maritimemag.com

M 98 SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / *COLUMNS*

5 PREMIÈRE BORDÉE / *FIRST WATCH*
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / *ATLANTIC HORIZONS*
Tom Peters

14 ÉCHOS DU PACIFIQUE / *PACIFIC HORIZONS*
Colin Laughlan

17 ÉCHOS D'EUROPE / *EUROPE HORIZONS*
Nick Savvides

21 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / *ARCTIC HORIZONS*
Carroll McCormick

24 SODES
Mathieu St-Pierre

Et aussi / And more...

63 JOURNAL

72 ANNONCEURS / *ADVERTISERS*

28 MM DOSSIER

North Atlantic trade weathers COVID-19 relatively well

Le commerce de l'Atlantique Nord résiste relativement bien à la COVID-19

Leo Ryan
Nick Savvides

48 MM DOSSIER

Agri-food
Agroalimentaire

Surge in global grain markets a boon for Canadian ports

Les ports canadiens profitent de l'essor de la demande mondiale de céréales

Julie Gedeon

COUVERTURE / *COVER*

With a major feature in this edition focusing on Canada's growing stature as a global agri-food exporter, it was fitting to highlight the key role of the Port of Thunder Bay as a grain shipping gateway in this beautifully-textured cover photo.

Un des grands thèmes de ce numéro est la stature croissante du Canada en tant qu'exportateur mondial de produits agroalimentaires. Il était donc opportun de souligner le rôle clé du Port de Thunder Bay dans le transport de céréales, avec cette photo richement détaillée.

Photo: Michael Hull

20/20.5 VISION

More than ever, trust Kildair.

- **Choice** / Full slate of marine fuels
- **Proximity** / Serving Quebec and Eastern Canada
- **Environment** / Green Marine · ISO 14001:2015
- **Quality** / ISO 9001:2015
- **Security** / C-TPAT & PIP

Plus que jamais, faites confiance à Kildair.

- **Choix** / Gamme complète de combustibles marins
- **Proximité** / Nous desservons le Québec et l'Est du Canada
- **Environnement** / Alliance verte · ISO 14001:2015
- **Qualité** / ISO 9001:2015
- **Sécurité** / C-TPAT & PEP

CERTIFIÉ • ALLIANCE VERTE • CERTIFIED • GREEN MARINE

CREDIT | LYNE SAVARD

KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

Leo Ryan
Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Le plastique: un fléau alarmant pour les océans

Il ne fait aucun doute que le taux stupéfiant d'accumulation de plastique dans les océans et sur les côtes représente l'un des problèmes environnementaux les plus urgents au monde. Les preuves en sont partout. Tout comme les océans se remplissent de plastique, le ventre de créatures marines emblématiques comme les baleines, les phoques et les tortues géantes se remplit de plastique. Et il y a même des oiseaux de mer qui nichent sur des débris de plastique. Horrible.

On estime que 8 millions de tonnes de plastique se retrouvent dans les océans chaque année. C'est l'équivalent, selon une source, de vider un camion à ordures entier chaque minute. Ces déchets plastiques proviennent principalement des rivières et des centres urbains côtiers par le biais de déchets non capturés et de systèmes d'égouts.

Les plastiques sont même omniprésents dans la glace polaire. Et les chercheurs qui ont récemment examiné sept

Plastic An out of control crisis for the oceans

Without doubt, the staggering rate of plastic accumulation in oceans and coastal shores represents one of the world's most pressing environmental issues. The evidence is everywhere. As the oceans fill with plastic, so are the bellies of such iconic creatures of the sea as whales, seals and giant turtles. And there are even sea-birds nesting on plastic debris. Horrifying!

An estimated 8 million tonnes of plastic end up in the oceans each year. That's the equivalent, one source calculates, of emptying an entire garbage truck every minute. This plastic waste comes mainly from rivers and urban coastal centres through uncaptured waste and sewage systems.

Plastics are even ubiquitous in polar ice. And researchers who recently examined seven beluga whales harvested in Canada's Arctic by Inuvialuit hunters re-

An Albatross nesting amidst a sea of plastic debris on shore.

Un albatros niche au milieu d'une mer de plastique sur le rivage.

©OCEANA

©SUSAN WHITE/USFWS

Plastic and other waste washed ashore in the Hawaiian Island National Wildlife Refuge.

Des déchets de plastique et autres, que les vagues ont rejetés à terre dans la réserve faunique nationale d'Hawaii.

ported that they found microplastics in the digestive systems of every whale.

"Our observation that microplastics were present in every individual beluga we sampled underscores the global nature of this emerging pollutant, and the vulnerability of remote regions to contamination," the researchers observed in the *Marine Pollution Bulletin*.

Canada contributes 'disproportionately'

Significantly enough, Canada disproportionately contributes to the rapidly-growing disaster, according to an Oceana Canada report released this past September.

Canada uses 4.6 million metric tonnes of plastics every year — roughly 125 kilograms per person — and that number is predicted to grow to more than six million metric tonnes by 2030, warns the Oceana Canada report entitled *DROWNING IN PLASTIC*.

Global comparisons, the report notes, show that Canada produces nine times more plastic waste per person than India, up to 3.6 times more than some countries in Southeast Asia and up to twice that of some Scandinavian countries.

bélugas capturés dans l'Arctique canadien par des chasseurs inuvialuits ont rapporté qu'ils avaient trouvé des microplastiques dans le système digestif de chaque baleine.

«Notre observation de la présence de microplastiques dans chaque béluga que nous avons échantillonné souligne la nature globale de ce polluant émergent, et la vulnérabilité des régions éloignées à la contamination», ont observé les chercheurs dans le *Marine Pollution Bulletin*.

Le Canada contribue de manière «disproportionnée»

De manière significative, le Canada contribue de manière disproportionnée à la catastrophe qui s'étend rapidement, selon un rapport d'Oceana Canada publié en septembre dernier.

Le Canada utilise 4,6 millions de tonnes métriques de plastique chaque année, soit environ 125 kilogrammes par personne, et ce chiffre devrait dépasser les six millions de tonnes métriques d'ici 2030, souligne le rapport d'Oceana Canada intitulé *Noyés dans le plastique*.

Les comparaisons mondiales, note le rapport, montrent que le Canada produit neuf fois plus de déchets plastiques par personne que l'Inde, jusqu'à 3,6 fois plus que certains pays d'Asie du Sud-Est et jusqu'à deux fois plus que certains pays scandinaves.

"Canada needs to move away from our current wasteful system where plastic that is made to last forever is created, used once and then immediately disposed of."

Kim Elmslie, campaign director at Oceana Canada

«Le Canada doit s'éloigner de notre système actuel de gaspillage, où le plastique qui est fait pour durer éternellement est créé, utilisé une fois puis immédiatement éliminé».

Kim Elmslie, directrice de campagne chez Oceana Canada

Si aucune mesure n'est prise, le rapport prévient que le flux mondial annuel de plastique dans l'océan va presque tripler d'ici 2040, pour atteindre environ 29 millions de tonnes, soit l'équivalent de 50 kilogrammes de plastique pour chaque mètre de côte dans le monde.

De même, l'eau douce est profondément touchée. Chaque année, 10 000 tonnes de plastique pénètrent dans les Grands Lacs, une étude récente ayant révélé jusqu'à 6,7 millions de particules de plastique par kilomètre carré.

Le recyclage n'est pas une solution viable. Seulement 9 % du plastique a été recyclé. Quatre-vingt-sept pour cent des déchets plastiques que nous pensons être recyclés finissent dans des décharges et dans l'environnement.

La question de l'exportation des déchets plastiques

Le Canada a exporté environ quatre millions de tonnes de déchets plastiques au cours des 30 dernières années – le poids d'environ 800 baleines bleues par an – principalement vers des pays asiatiques qui sont mal équipés pour les traiter et qui refusent maintenant d'en accepter davantage.

«Comme le Canada possède le plus long littoral du monde, qui touche trois océans, nous avons la responsabilité nationale et mondiale, et la possibilité, de faire preuve de leadership et d'offrir aux Canadiens ce qu'ils veulent: des choix sans plastique», souligne le rapport.

«Le Canada doit s'éloigner de notre système actuel de gaspillage, où le plastique qui est fait pour durer éternellement est créé, utilisé une fois puis immédiatement éliminé», déclare Kim Elmslie, directrice de campagne chez Oceana Canada. «L'approche actuelle – faibles taux de recyclage, exportation des déchets plastiques vers d'autres pays et transfert de la responsabilité en aval vers les consommateurs – est coûteuse, irresponsable et inefficace, et ne permet même pas d'effleurer la surface pour résoudre cet énorme problème».

PORT MONTRĒAL

AVIS DE NOMINATION
NOTICE OF APPOINTMENT

Paul Bird

L'Administration portuaire de Montréal est heureuse d'annoncer la nomination de **Paul Bird** au poste de vice-président du projet Contrecœur. Paul Bird possède une vaste expérience dans la gestion de projets de grande envergure, notamment dans le secteur minier. Avant de se joindre à l'APM, il a été responsable de l'infrastructure pour les secteurs minier, ferroviaire et portuaire chez ArcelorMittal pendant près de 10 ans et a agi comme vice-président innovation et comme directeur de l'ingénierie, de l'entretien des actifs et de la gestion de projets. Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, Paul Bird travaillera à la planification et la réalisation du terminal à conteneurs du Port de Montréal à Contrecœur, dont la mise en service est prévue pour 2024.

The Montreal Port Authority is pleased to announce the appointment of **Paul Bird** as Vice-President, Contrecœur. Mr. Bird brings extensive experience in the management of large-scale projects, particularly in the mining sector. Prior to joining the MPA, he worked for close to ten years at ArcelorMittal Mines Canada, managing mining operations, health and safety, energy, mine engineering and environment, mine planning and geology before serving as Chief Technology and Strategy Officer and Vice-President, Human Resources and Innovative Technologies. In his new position, Mr. Bird will oversee the planning and successful completion of the Port of Montreal's container terminal in Contrecœur, which is slated to open in 2024.

Without action, the report warns that the annual global flow of plastic into the ocean will nearly triple by 2040 to about 29 million tonnes – equivalent to 50 kilograms of plastic for every metre of coastline worldwide.

Similarly, freshwater is deeply affected. Each year, 10,000 tonnes of plastics enter the Great Lakes – with a recent study finding up to 6.7 million plastic particles per square kilometre.

Recycling is not a viable solution. Only nine per cent of plastic has been recycled. Eighty-seven per cent of the plastic waste we think is being recycled, ends up in landfills and the environment.

Plastic waste exports issue

Canada has exported roughly four million tonnes of plastic waste over the last 30 years – the weight of about 800 blue whales worth of plastic per year – mostly to Asian countries that are ill-equipped to handle it and which are now refusing to accept more.

"As Canada boasts the world's longest coastline, touching three oceans, we have a national and global responsibility, and an opportunity, to show leadership and to provide Canadians with what they want: plastic-free choices," the report stresses.

"Canada needs to move away from our current wasteful system where plastic that is made to last forever is created, used once and then immediately disposed of," says Kim Elmslie, campaign director at Oceana Canada. "The current approach – low recycling rates, exporting plastic waste to other countries and shifting responsibility downstream to consumers – is expensive, irresponsible, and inefficient, and doesn't even scratch the surface of solving this massive problem."

In this connection, a recent, related report on the sustainable development theme by the Paris-based Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) underlined the urgent need for countries to work together to defend the ocean from the steady increase in global warming, pollution and overfishing.

"While the COVID-19 crisis is hurting key ocean-based sectors such as tourism and shipping, demands of marine resources for food, energy, minerals, tourism and leisure will persist as the global population grows towards an anticipated 9 billion in 2050," affirms the OECD document.

Remedies to consider

Meanwhile, to put a halt to the plastic disaster, Oceana Canada has issued a call to arms with several recommendations:

First, governments and businesses should ban all unnecessary single-use plastics in Canada by 2021.

Secondly, starting now, municipalities, universities, public institutions and businesses should provide plastic-free options.

©OCEANA

The cover of Oceana Canada's recent report tells a grim message.

La couverture d'un récent rapport d'Oceana Canada annonce un triste message: «**Noyés dans le plastique. Le Canada doit cesser d'alimenter le désastre mondial du plastique**».

À cet égard, un récent rapport connexe sur le thème du développement durable, rédigé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) basée à Paris, a souligné l'urgence pour les pays de travailler ensemble pour défendre l'océan contre l'augmentation constante du réchauffement climatique, de la pollution et de la surpêche.

«Alors que la crise COVID-19 affecte des secteurs clés de l'océan tels que le tourisme et le transport maritime, la demande de ressources marines pour l'alimentation, l'énergie, les minéraux, le tourisme et les loisirs persistera alors que la population mondiale devrait atteindre les 9 milliards en 2050», indique le document de l'OCDE.

Les remèdes à envisager

En attendant, pour mettre un terme à la catastrophe plastique, Oceana Canada a lancé un appel aux armes en faisant plusieurs recommandations:

- premièrement, les gouvernements et les entreprises de-

CANADA STEAMSHIP LINES

OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.

NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.

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

Découvrez comment nous faisons notre part pour agir de manière responsable dans notre **Rapport de développement durable.**

www.cslships.com

Photo: Jason Desjardins

vraient interdire tous les plastiques à usage unique inutiles au Canada d'ici 2021;

- deuxièmement, les municipalités, les universités, les institutions publiques et les entreprises devraient dès maintenant offrir des options sans plastique;
- troisièmement, soutenir les politiques et les infrastructures visant à réutiliser les plastiques, y compris le remplissage des récipients de boissons;
- enfin, mettre fin à l'exportation de déchets plastiques vers les pays en développement, directement ou indirectement, et promouvoir des solutions fondées sur la réduction au niveau international.

Par coïncidence, quelques semaines après la publication du rapport d'Oceana Canada, le ministre canadien de l'environnement, Jonathan Wilkinson, a annoncé l'interdiction d'une sélection ciblée de produits en plastique à usage unique d'ici la fin de 2021. Cette mesure s'inscrit dans le cadre d'un objectif ambitieux visant à atteindre l'objectif de zéro déchet plastique d'ici 2030. Les articles interdits, difficiles à recycler, comprenaient les pailles, les sacs d'épicerie, les bâtons de mélange, les couverts, les récipients pour emporter et les anneaux pour l'assemblage de six canettes.

C'est certainement un pas dans la bonne direction, mais on est loin d'une interdiction totale et de réformes plus importantes dans le cadre d'une politique nationale globale en matière de déchets plastiques. Cette dernière, par exemple, implique que les fabricants paient un prix qui tienne compte des coûts de pollution et d'élimination liés à leurs produits.

Une fois la crise COVID-19 derrière nous, le Canada et tous les pays devront accorder une attention prioritaire à l'élimination d'une cause majeure de la détérioration alarmante de l'environnement, en particulier des océans de la planète.

Thirdly, support policies and infrastructures to reuse plastics, including refilling beverage containers.

Lastly, stop the export of plastic waste to developing countries either directly or indirectly and promote reduction-based solutions internationally.

Coincidentally, a few weeks after the Oceana Canada report came out, Canadian Environment Minister Jonathan Wilkinson announced a ban on a targeted selection of single-use plastic products by the end of 2021. This falls in the framework of an ambitious goal of achieving zero plastic waste by 2030. The forbidden difficult-to-recycle items included straws, grocery bags, stir sticks, cutlery, take-out containers and six-pack rings.

This is clearly a step in the right direction, but far from a full ban and promised more challenging reforms in a national comprehensive plastic waste policy. The latter, for instance, involves manufacturers paying a price that takes into account the pollution and disposal costs associated with their products.

Once the COVID-19 crisis is behind us, Canada and all countries must give priority attention to eliminating a major cause of the alarming environmental deterioration of the planet's oceans in particular.

Tom Peters

Ouvrir la voie à un super-port

Le détroit de Canso, à l'extrémité est de la partie continentale de la Nouvelle-Écosse, est depuis longtemps reconnu comme un des plus profonds havres naturellement libres de glace sur la côte est de l'Amérique du Nord.

Il relie la baie Chédabouctou, au sud de la levée de Canso, du côté de l'Atlantique, au détroit de Northumberland, du côté du golfe du Saint-Laurent. La levée de Canso relie la partie continentale de la Nouvelle-Écosse à l'île du Cap-Breton. Elle comporte une écluse permettant le passage de navires qui peuvent transiter dans la Voie maritime. Le détroit de Canso fait en moyenne 3 kilomètres de largeur et jusqu'à 27 mètres de profondeur. Il peut ainsi recevoir des navires-citernes géants et d'autres grands navires ayant un très fort tirant d'eau.

Du côté atlantique de la levée se trouvent deux ports: le port de Port Hawkesbury et le terminal maritime de Mulgrave. La gestion et le contrôle réglementaire du trafic maritime dans le détroit relèvent toujours de Transports Canada, mais la Strait of Canso Superport Corporation Limited (SCSCL) a été constituée pour assumer la propriété et l'exploitation de ces deux terminaux maritimes et jouer un rôle dans la gestion et le développement de l'ensemble.

Unlocking the path for a potential superport

The Strait of Canso, located at the eastern end of mainland Nova Scotia, has long been recognized as one of the naturally deepest, ice-free harbours on the East Coast of North America.

The Strait connects Chedabucto Bay on the Atlantic Ocean side of the Canso Causeway, which connects Mainland Nova Scotia to Cape Breton Island, to the Northumberland Strait on the Gulf of St. Lawrence side of the province. A lock, part of the Causeway, allows the passage of ships capable of transiting the St. Lawrence Seaway. The Strait averages three kilometres in width and up to 27 metres in depth. With that kind of depth, the Strait has been able to handle ultra-large tankers and other large vessels with very deep drafts.

On the Atlantic side of the Causeway, there are two ports, the port of Port Hawkesbury and the Mulgrave Marine Terminal.

While the management and regulatory control of shipping in the Strait still lies with Transport Canada, the Strait of Canso Superport Corporation Limited (SCSCL) was formed with a purpose of owning and operat-

To enhance its superport ambitions, the Strait of Canso benefits from its strategic location close to the Great Circle Route and from intermodal connections with the U.S. and Central Canada.

Le projet de superport dans le détroit de Canso profite de sa proximité de la route orthodromique et de ses liaisons intermodales avec les États-Unis et le Centre du Canada.

©STRAIT OF CANSO SUPERPORT CORPORATION

ing these two marine terminals plus play a management and development role in the overall port.

"The goal of the SCSCL for the future is to obtain that role for ourselves and the revenue, (harbor dues) that goes with it. Those fees collected should be reinvested in the port," says Superport CEO Tim Gilfoy. Harbor dues, which are in the hundreds of thousands of dollars annually, go to the federal government.

In its heyday, the Strait and its marine facilities, some private and some public common user facilities, had built its cargo business up to 31 million metric tonnes a year in 2010. The cargo was mainly bulk, breakbulk and project cargo and included manufactured products, petroleum, pulp, newsprint, gypsum, seafood, etc. However, over the years, tonnage dropped to 17 million metric tonnes by 2017, but still one of the busiest cargo ports in the country.

Mr. Gilfoy says the decline was mainly due to the recession in or around 2008.

"The full impact wasn't felt until a few years later. There was a significant drop in tanker business at NuStar Energy (a petroleum storage and transportation company) and it was around that time that Georgia Pacific closed its gypsum mine in the area and stopped exporting gypsum," Mr. Gilfoy says.

Now the SCSCL wants to refocus on building port business and utilizing and developing port facilities.

"The port has not yet reached its full potential. Over the years mega projects have been contemplated but haven't materialized. It's time for the area to come together and become masters of our own destiny," Mr. Gilfoy says.

In the port's overall Master Plan, opportunities were identified for a common user, deep water, bulk transshipment terminal. These trans-shipments could link to Great Lakes' ports through the St. Lawrence Seaway. In addition, there would be export opportunities from the Strait for products such as gypsum and armour stone. Another key feature in developing the harbor as a port of the future, is the fact it is unencumbered by urban development with plenty of room to grow.

A geographic plus to reach these future goals is the Strait's location. It is in close proximity to the Great Circle Route to Europe and Asia through the Suez Canal plus it has intermodal connections to Central Canada and the U.S. via rail and a major highway link. The nearby Allan J. MacEachen Port Hawkesbury Airport offers full aviation services and a 1,524-metre runway. Halifax Stanfield International Airport is less than three hours from the port.

Elusive ideal governance model

So what has been blocking the Strait of Canso's path to future greatness? Two apparent issues, and likely the main ones, are a proper governance model and community co-operation.

The SCSCL has been struggling with a governance model for several years. It could apply to become a Canada Port Authority (CPA) or create a model approved by Transport Canada, to meet their particular needs. The

«La SCSCL a comme but pour l'avenir de s'assurer ce rôle et les revenus connexes (droits de port), dit le PDG du Superport Tim Gilfoy. Les droits de port devraient être réinvestis dans le Port.» Ces droits représentent des centaines de milliers de dollars par année. Actuellement, ils vont au gouvernement fédéral.

À son apogée, le détroit et ses installations maritimes – certaines privées et certaines publiques – a vu son trafic marchandises atteindre les 31 millions de tonnes métriques en un an. C'était en 2010. Les cargaisons étaient surtout du vrac, des marchandises générales et des cargaisons spéciales, y compris des produits manufacturés, du pétrole, de la pâte, du papier journal, du gypse et des fruits de mer. Au fil des ans toutefois, le tonnage a baissé. Il était de 17 millions de tonnes en 2017, ce qui en faisait encore un des ports les plus occupés du pays.

M. Gilfoy affirme que le déclin est principalement attribuable à la récession de 2008-2009.

«Les répercussions se sont étalées sur quelques années, dit-il. Il y a eu une forte baisse du côté des pétroliers, pour NuStar Energy (une entreprise d'entreposage et de transport de pétrole). C'est aussi à cette époque que Georgia Pacific a fermé sa mine de gypse de la région et cessé d'exporter du gypse.»

Maintenant, la SCSCL veut s'employer à augmenter la clientèle, de façon à utiliser et développer les installations portuaires.

«Le port n'a pas encore atteint son plein potentiel, insiste M. Gilfoy. Des mégaprojets ont déjà été envisagés dans les années passées, sans qu'ils se matérialisent. Il est temps que les forces vives de la région s'unissent et deviennent maîtres de notre propre destinée.»

Selon le plan directeur du Port, il existe des possibilités pour un terminal multiusager en eau profonde pour le transbordement de vrac. Le transbordement fournirait un moyen de relier les ports des Grands Lacs par la Voie maritime du Saint-Laurent. Par ailleurs, il y aurait des débouchés à l'exportation, à partir du Port, pour des produits tels que gypse et pierre de carapace. Autre élément vital à l'essor futur du Port, n'étant pas confiné par le développement urbain, il a amplement de place pour l'expansion.

Pour réaliser ses buts futurs, le détroit a aussi l'avantage de sa situation géographique. Il est très près de la route «orthodromique» entre l'Europe et l'Asie via le canal de Suez, et il a des liaisons intermodales vers le Centre du Canada, avec le réseau ferroviaire américain et avec le réseau routier. L'aéroport Allan J. MacEachen de Port Hawkesbury offre des services aériens complets et est doté d'une piste de 1 524 mètres. L'aéroport international Stanfield de Halifax est à moins de trois heures du Port.

L'insaisissable modèle idéal de gouvernance

Qu'est-ce qui a manqué jusqu'à présent pour que le détroit de Canso réalise son immense potentiel? Deux éléments évidents sont probablement les facteurs principaux: un modèle de gouvernance efficace et la coopération de la communauté.

La SCSCL reste face au problème du modèle de gouvernance depuis des années. Elle pourrait demander le statut d'administration portuaire canadienne ou créer un modèle approuvé par Transports Canada et répondant à ses besoins particuliers. Le but premier d'une structure de gouvernance est de pouvoir percevoir et conserver les droits portuaires.

L'argent pourrait être réinvesti dans le développement et la promotion du Port. Quand Ottawa s'est dessaisi des installations de Port Hawkesbury et de Mulgrave, il n'a pas renoncé au contrôle du fond du Port.

Lloyd Hines, ministre des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse et député provincial dont la circonscription englobe Canso, estime que le Superport devrait soit continuer de viser à créer un modèle de gouvernance sur mesure, soit envisager de devenir une administration portuaire canadienne. Il note toutefois qu'il y aurait une autre possibilité pour qu'il récupère des droits portuaires: «que Transports Canada renonce aux droits sur le fond et les cède à la Corporation du détroit, de sorte qu'elle dispose d'une solide base de revenu et qu'elle puisse continuer d'assurer le développement nécessaire». Selon lui, le montant d'argent en cause ne serait pas rien pour Ottawa, mais serait énorme pour le développement de la région du détroit.

©STRAIT OF CANSO SUPERPORT

CEO Tim Gilfoy is piloting a master plan to notably link bulk transshipments to Great Lakes ports via the St. Lawrence Seaway.

Le PDG Tim Gilfoy pilote un plan directeur visant notamment le transbordement de vrac destiné aux ports des Grands Lacs via la Voie maritime du Saint-Laurent.

La mairesse de Port Hawkesbury Brenda Chisholm-Beaton comprend et reconnaît le potentiel du détroit. Cependant, elle a peut-être visé juste en abordant ce que certains considèrent comme un sujet tabou: il faudra un effort coordonné et coopératif de nombreux acteurs pour réaliser ce potentiel.

«La zone du détroit de Canso dispose d'une magnifique plaque tournante régionale du transport ferroviaire, routier et aérien ainsi que d'une infrastructure portuaire qui sera vitale pour notre développement économique, dit-elle. En particulier, le Port est un atout formidable, avec un énorme potentiel inexploité. Le conseil municipal de Port Hawkesbury est déterminé à travailler avec les parties prenantes de toute la région du détroit de Canso pour créer un environnement propice à ce que le Port réalise son plein potentiel. Il y a de nombreuses municipalités et communautés des Premières Nations dans la zone du détroit de Canso qui peuvent coopérer avec des intervenants de l'industrie et du monde des affaires pour tirer parti de nouvelles possibilités et trouver de nouvelles façons merveilleuses de stimuler notre économie.»

Cependant, les attitudes envers la coopération et la coordination devront changer pour le mieux afin de pouvoir profiter des nouvelles possibilités qui se présentent.

prime reason for a governance structure is to be able to collect and keep those harbor dues. The money could be reinvested in port development and marketing. When Ottawa divested itself of the Port Hawkesbury and Mulgrave facilities it did not relinquish control of the harbor bottom assets.

Lloyd Hines, Nova Scotia's Minister of Transportation and Infrastructure Renewal and MLA for the Canso, said the Superport should continue to strive for either a particular governance model or consider being a Canada Port Authority, but another avenue to acquire the harbor dues "would be for Transport Canada to divest itself of the bottom fees and give them to the Strait Port Corporation which would provide a basis of solid income for them and to continue to do the development that needs to be done." He said the amount of money involved would not be insignificant to Ottawa but very significant to the development of the Strait area.

Port Hawkesbury Mayor Brenda Chisholm-Beaton understands and acknowledges the underlying potential of the Strait. But she may have hit the nail on the head when she addressed what some consider the 'elephant in the room.' It will take a coordinated and co-operative effort from many players to make this all happen.

"The Strait of Canso zone has an amazing regional transportation hub of rail, road, air and port infrastructure that will be crucial to our future economic development. In particular, the port is a tremendous asset and holds untapped potential," she says. "The Town of Port Hawkesbury council is committed to working regionally with the Strait of Canso zone stakeholders to be able to create an enabling environment for the port to reach its full potential. There are many municipalities and First Nations' communities in the Strait of Canso zone who can work with stakeholders from industry and business to pursue new opportunities to help boost our economy in new and wonderful ways," Mayor Chisholm-Beaton said.

However, attitudes toward co-operation and coordination need to change for the better if new opportunities are to be realized.

Colin Laughlan

Major benefits for regional First Nations interests

British Columbia's unprecedented massive LNG Canada project

At the end of Douglas Channel, some 75 nautical miles inland from the open Pacific waters of British Columbia's North Coast, a massive construction project is now visibly transforming the 440-hectare site of the single largest private sector investment in Canada's history. The C$40 billion LNG Canada natural gas liquefaction and export facility recently completed its second year of construction this October.

Des retombées majeures pour les Premières Nations de la région

LNG Canada réalise un projet d'une ampleur inédite en Colombie-Britannique

Au bout du chenal marin de Douglas, à quelque 75 milles marins des eaux libres du Pacifique de la côte nord de la Colombie-Britannique, un énorme projet de construction est en voie de transformer visiblement les lieux. Les installations de liquéfaction et d'exportation de gaz naturel liquéfié de LNG Canada sont le plus grand investissement du secteur privé de l'histoire du Canada: 40 milliards de dollars. La construction a commencé il y a deux ans.

Artist rendering of the $40 billion LNG Canada complex on build-out..

Représentation du complexe de 40 milliards de dollars de LNG Canada, une fois complété.

©LNG CANADA

D'ici le milieu de la décennie, le consortium LNG Canada prévoit acheminer ses premières expéditions de gaz liquéfié vers des marchés asiatiques, en proportion des parts de ses membres dans l'investissement. Le plus grand actionnaire, avec 40 % du total, est Shell Canada, filiale de Royal Dutch Shell. Les quatre autres sont des filiales de groupes asiatiques: PETRONAS, de Malaisie (25 %); Mitsubishi, du Japon (15 %); PetroChina (15 %); et Korea Gas (5 %).

Les premières expéditions de gaz liquéfié (jusqu'à 14 millions de tonnes par année) se feront seulement dans quelques années, mais la région bénéficie déjà de retombées économiques. C'est le cas en particulier de Premières Nations de la région, dont les Haislas, les Kitselas, les Kitsumkalums, les Gitxaalas, les Gitga'ats, les Lax Kw'alaams et les Metlakatlas.

«Au Canada, l'occasion qui se présente de faire du projet un cadre de développement économique aidera à renforcer les capacités de ces Premières Nations, qui y trouveront des emplois, des possibilités d'affaires – pour assurer leur autodétermination», a dit Susannah Pierce, directrice des affaires corporatives de LNG Canada, qui a rencontré le *Maritime Magazine* en septembre.

Jusque-là, LNG Canada avait annoncé l'octroi de plus de 2,2 milliards de dollars de contrats à des entreprises locales et autochtones, et 6 millions de dollars d'investissements sociaux et de programmes de formation de la main-d'œuvre.

Malgré un ralentissement en mars par précaution face à la COVID-19, «pour mettre en place divers protocoles», indique Mme Pierce, «nous sommes maintenant en train de reprendre notre rythme, avec quelque 2 000 personnes au travail et sans doute environ 2 500 d'ici la fin de l'année».

Au plus fort de la construction, l'entreprise estime qu'il faudra peut-être 7 500 personnes pour travailler à l'usine de liquéfaction du gaz et aux deux postes d'accostage de navires. Par la suite, elle prévoit créer 300 à 450 emplois permanents dans ses installations.

«Il y a des possibilités en matière d'emplois, de contrats, d'approvisionnements, d'éducation et de formation, et des possibilités combinées d'ici la transition du projet au stade des opérations», précise Mme Pierce.

Dans un des divers domaines des opérations, il y a une coentreprise entre HaiSea Marine, une entreprise appartenant à la Première Nation Haisla, et SeaSpan ULC, groupe

©HAISLA FIRST NATION

Crystal Smith extols the first operational contract awarded to the Haisla First Nation.

Crystal Smith applaudit à l'octroi d'un premier contrat opérationnel à la Première Nation Haisla.

By mid-decade, the LNG Canada consortium expects to deliver its first liquefied gas to Asian markets based on its members' share of investment. Led by Royal Dutch Shell's Canadian affiliate Shell Canada, the largest shareholder with 40%, there are four other subsidiaries owned by Asian parent companies: Malaysia's PETRONAS (25%), Japan's Mitsubishi (15%), PetroChina (15%), and Korea Gas (5%).

Though the first liquified gas exports (up to 14 million tonnes annually) are a few years off, local economic benefits are already being realized, particularly by regional First Nations among whom the Haisla, Kitselas, Kitsumkalem, Gitxaala, Gitga'at, Lax Kw'alaams, and Metlakatla are significant beneficiaries.

"In Canada, the opportunity to turn the project into an economic development agreement will help to build capacity with these First Nations, where they now have opportunity to work, opportunity to build business – to create their own self-determination," LNG Canada's Director of Corporate Affairs, Susannah Pierce, told *Maritime Magazine* in September.

At that time, LNG Canada had announced over $2.2 billion in contracts to local and indigenous companies, and an another $6 million in social investments and workforce development programs.

Despite a ramp-down precaution in March from Covid-19 "to put various protocols in place," Ms. Pierce said "we are now at the point of ramping back up again to around 2,000 people working and expect to be at about 2500 by the end of the year."

At the peak of construction, the company estimates it will need as many as 7,500 people to construct the LNG processing plant and two vessel berths, while in its operations it expects to create 300 to 450 permanent jobs. "There are opportunities for employment, contracting, procurement, education and training, and combined opportunities as we progress the project through operations," she said.

One of those operational areas involves a notable joint venture between HaiSea Marine, a wholly owned corporation of the Haisla First Nation on whose traditional territory the LNG Canada site is located, and SeaSpan ULC, a multi-division West Coast ship building and marine services corporation headquartered in North Vancouver.

© LNG TERMINAL

First Nations members to operate tugs guiding LNG carriers

The project will provide virtual training to First Nations members in the operation of the escort tugs and harbour tugs that will guide the LNG carriers though the Douglas Channel and assist in their berthing and unberthing in the Kitimat harbour."There's something really beautiful about the opportunity that has come together between Haisla and SeaSpan," said Ms. Pierce, adding: "A project with our nations in something they've been doing for thousands of years – which is navigating the channel."

Crystal Smith, elected Chief Councillor of the Haisla First Nation, elaborated on the training program which also includes a component delivered by the British Columbia Institute of Technology allowing students to "attain other certification required and then work their way up" in SeaSpan.

"This is the first operational contract that's been awarded to our nation and that is significant," she said. "This is the first of many that we're working towards, so the reality is that long-term employment – careers! – are an option through HaiSea.

"But there are also other areas," she explained. "For centuries, our nations have been underfunded when it comes to being able to provide programs and services that meet the needs of our people. We would accept that we need more teachers, nurses, more lawyers, more accountants. Essentially, it's by revenues generated through economic activity on reserves that we are able to go above and beyond what is dictated by the Indian Act and ISC [Indigenous Services Canada]. So, the significance of these revenues is that they meet the needs of our people, wherever they may reside, in ways that we've never been able to do before."

basé à North Vancouver faisant de la construction navale et fournissant des services maritimes sur la côte Ouest. L'installation de LNG Canada est située sur le territoire traditionnel des Haislas.

Des membres des Premières Nations commanderont des remorqueurs guidant les navires transporteurs de GNL

Le projet prévoit à l'intention de membres des Premières Nations une formation virtuelle sur l'exploitation de remorqueurs d'escorte et de remorqueurs portuaires comme ceux qui guideront les navires transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le chenal de Douglas et lors de leur accostage et de leur appareillage à Kitimat. «Il y a quelque chose de vérita-blement merveilleux dans l'occasion qui s'est présentée d'une collaboration entre les Haislas et SeaSpan, note Mme Pierce. «Il s'agit d'un projet autour d'une activité que les Haislas pratiquent depuis des milliers d'années, c'est-à-dire naviguer dans le chenal.»

Crystal Smith, conseillère en chef élue de la Première Nation Haisla, a donné des précisions sur le programme de formation, qui comprend un volet de l'Institut de technologie de Colombie-Britannique faisant que «les étudiants pourront obtenir d'autres certifications pertinentes et gravir les échelons» au sein de SeaSpan.

«C'est le premier contrat opérationnel qui a été accordé à notre Nation, et il est important, dit-elle. Nous travaillons à de nombreux autres contrats, donc il y a des perspectives d'emplois – et de carrières – sur le long terme avec HaiSea.

«Mais il y a aussi d'autres domaines, ajoute-t-elle. Depuis des siècles, nos nations ont manqué de financement pour fournir des programmes et des services répondant aux besoins de nos membres. Nous savons qu'il nous faut davantage d'enseignants, d'infirmières, d'avocats, de comptables. Pour l'essentiel, c'est grâce aux revenus générés par une activité économique sur nos réserves que nous pouvons aller au-delà des prescriptions de la Loi sur les Indiens et de SAC [Services aux Autochtones Canada]. Ainsi, l'importance de ces revenus, c'est qu'ils nous permettent de répondre aux besoins de nos membres, où qu'ils vivent, comme nous n'avons jamais pu le faire avant.»

VIRTUAL MARITIME
ACADEMY
Online Maritime Academy
Approved by Transport Canada
All courses are fully online no need to attend any classroom.
Available online courses: - Ship Security Officer (SSO) Online Course
- Company Security Officer (CSO) Online Course
- Designated Person Ashore (DPA) Online Course
www.virtualmaritime.academy

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

Nick Savvides

Coup dur pour le secteur maritime

Le Parlement européen étend son système d'échange d'émissions

Les députés du Parlement européen ont approuvé l'inclusion du secteur maritime dans le Système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'Union européenne (UE), à la suite d'un vote final à la mi-septembre. La décision est un coup dur pour le secteur, qui avait exposé une série de raisons faisant que l'inclusion du transport maritime dans le SEQE serait préjudiciable.

Le World Shipping Council (WSC), qui représente 18 grandes lignes de porte-conteneurs, a produit un document de discussion de 13 pages soulignant les difficultés possibles. Les transporteurs de conteneurs seraient particulièrement touchés par le SEQE car ils consomment le plus de combustibles fossiles.

Selon une déclaration à la presse, le Parlement européen a adopté la proposition de la Commission européenne (CE) visant la révision du système de l'UE pour la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO_2 du secteur des transports maritimes (le « règlement MRV de l'UE ») par 520 voix contre 94 et 77 abstentions.

Un porte-parole du Parlement européen a mentionné au *Maritime Magazine* que la proposition en ce sens de la Commission européenne devait initialement être soumise l'année

Blow to maritime sector

European Parliament extends Emissions Trading System

Members of the European Parliament (MEP) have approved the extension of the EU's Emissions Trading Scheme (ETS) to the maritime sector following a final vote in mid-September. The move represents a serious blow to the maritime sector which had previously laid out a raft of reasons why including shipping in the ETS would be detrimental.

In this regard, the World Shipping Council (WSC), which represents 18 leading container lines, produced a 13 page discussion paper outlining the possible difficulties. Container carriers could be particularly hard hit by the introduction of the ETS as they consume the most fossil fuels.

According to a press statement from the European Parliament, it has adopted the European Commission's proposal to revise the EU system for monitoring, reporting and verifying CO2 emissions from maritime transport (the "EU MRV Regulation") by 520 votes to 94 and 77 abstentions.

A European Parliamentary spokesman recalled to *Maritime Magazine*, that the initial proposal was to be brought forward by the European Commission

Container carriers could be hit especially hard by the introduction of ETS.

Les transporteurs de conteneurs seraient particulièrement touchés par le SEQE.

© WWW.WORLDSHIPPING.ORG

WSC's John Butler urged EU to make decisions on the basis of the most effective global solution.

John Butler, du WSC, incite l'UE à prendre des décisions en fonction de la solution globale la plus efficace.

© WWW.WORLDSHIPPING.ORG

next year, but that MEPs had agreed with the Commission's stance on the issues and had wanted to expedite the process. The Council of Ministers and member states will now negotiate a common position for the EU to enforce the new regulation.

John Butler, president & CEO of the WSC said, "What is critical during that process [the negotiations between the Council and EC and Parliament] is that the EU makes decisions on the basis of the most effective global solution for reducing GHG emissions from shipping."

The WSC voiced its "serious concerns" regarding the expansion of the EU's ETS to encompass shipping.

Extra-territorial implications assailed

In a paper published on September 10, the WSC said that the EC, by using its Monitoring Recording and Verification (MRV) tool as the basis for its ETS charges, will cover a geographical area that goes far beyond the scope of the EU.

"The MRV regulations and those applicable in an EU ETS or in 'EU operational efficiency standards,' if applied to extraterritorial voyages, would be quasi-global in their reach and would impose emission charges on voyages that extend thousands of miles across the globe and within the jurisdiction of multiple States that are far removed from the EU," said the WSC report.

According to Mr. Butler the ETS, if imposed on the industry, could cost up to €3.45 billion (US$4.08 billion) a year, if the charge is imposed at the rate of €25 (US$29.62)/tonne of carbon, the charge for the ETS at the beginning of this year. More recently the charge has increased to over US$30/tonne.

Another concern for the WSC is that other nation states could adopt a similar stance and impose a carbon charge with an overlapping geographical reach.

prochaine, mais que les députés européens avaient accepté le point de vue de la Commission sur les enjeux en cause, et avaient voulu expédier le processus. Le Conseil des ministres et les États membres négocieront maintenant une politique commune de l'UE sur l'application du nouveau règlement.

Pour John Butler, président-directeur général du WSC: «Ce qui est essentiel dans ce processus [les négociations entre le Conseil, la Commission et le Parlement] est que l'UE prenne des décisions en fonction de la solution la plus efficace pour la réduction des émissions de GES du secteur maritime.»

Le WSC a exprimé ses «graves préoccupations» au sujet de l'application du SEQE de l'UE au secteur maritime.

Dénonciation des implications extraterritoriales

Dans un document publié le 10 septembre, le WSC affirme que la CE, en utilisant son outil de surveillance, déclaration et vérification (*Monitoring, Recording and Verification – MRV*) comme base des calculs pour son SEQE, dépassera largement la zone géographique de compétence de l'UE.

«Le règlement MRV et les règlements applicables dans un SEQE de l'UE ou dans le cadre des normes d'efficacité opérationnelle de l'UE, s'ils sont appliqués à des voyages extraterritoriaux, auraient une portée presque mondiale, et imposerait des frais pour les émissions de voyages à des milliers de milles de par la planète, jusque dans les zones de compétence de nombreux États très éloignés de l'UE», indique le rapport du WSC.

Selon M. Butler, si le SEQE est imposé à l'industrie, il coûtera jusqu'à 3,45 milliards d'euros (4,08 milliards de dollars américains) par année, avec les frais de 25 € (29,62 $ US) la tonne de carbone qui étaient prévus pour le SEQE au début de l'année. Récemment, le taux a été augmenté à plus de 30 $ US la tonne.

Autre sujet de préoccupation du WSC, d'autres États-nations pourraient adopter une politique semblable et imposer un prix carbone, ce qui créerait des chevauchements géographiques.

Selon M. Butler: «La multiplication de régimes unilatéraux créerait de multiples chevauchements, à moins d'ententes bilatérales ou multilatérales. Il faut parfois des années pour conclure de telles ententes, quand il est même possible d'en conclure, donc il est irréaliste ou naïf, à notre avis, de croire que le problème de réglementation et frais se chevauchant puisse être réglé efficacement et rapidement par des accords internationaux.»

Par ailleurs, M. Butler fait remarquer que l'imposition d'un système ne produit pas toujours les résultats prévus. «En clair, dit-il, "agir" n'est pas la même chose qu'"agir de façon à réduire les émissions".»

Le WSC fait encore valoir que l'imposition d'une pénalité pour une activité qui cause de la pollution atmosphérique afin d'inciter à réduire cette pollution n'a de sens que s'il existe une technologie pour atténuer les émissions.

«En d'autres termes, un incitatif financier à un changement de comportement n'est efficace que si un comportement différent est possible; or il n'y a pas aujourd'hui d'autres comportements possibles. C'est là une des raisons pour lesquelles l'industrie insiste tellement pour créer sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) une commission internationale de recherche-développement maritime qui entreprendra les travaux de recherche, de génie et de développement nécessaires pour faire passer les carburants de remplacement du concept à la réalité.»

La question, selon M. Butler et le WSC, consiste à savoir si le SEQE de l'UE ajoutera quoi que ce soit aux politiques de l'OMI visant la décarbonisation. La réponse, dit-il, est que le SEQE a été critiqué même par des industries qu'il est plus facile de décarboniser que le secteur maritime.

Mr. Butler argues, that "multiple unilateral systems would either cause multiple overlapping charges or the need for bilateral or multilateral agreements. Such agreements can take years to be agreed, if indeed they can be agreed at all, so it would be unrealistic or naïve in our view to think that the overlapping regulation/charge problem can be neatly and quickly handled through international agreements."

Moreover, Mr. Butler points out that just because you impose a system it does not mean that system will operate as expected. "Put bluntly 'doing something' is not the same as 'doing something that will reduce emissions'," he said.

In addition the WSC points out that imposing a penalty for an activity that causes air pollution, in order to encourage a reduction in that pollution is only feasible if the technology exists to mitigate the emissions.

"In other words, a financial incentive to change behaviour only works if there is an alternative behaviour available, and those alternatives are not in fact available today. This is one of the reasons that the industry is pushing so hard to set up an International Maritime Research and Development Board (IMRB) through the IMO to do the research, engineering, and development work necessary to bring alternative fuels from concept to reality."

The question, according to Mr. Butler and the WSC, is whether the EU's ETS will add anything to the International Maritime Organization (IMO) policy moves to decarbonise. And the answer to that, he says, is that the ETS has been criticised even by industries that are easier to decarbonise than the maritime sector.

FONDATION DE 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

Louis Fortier

Giant of Arctic Research

Pionnier de la recherche en Arctique

Leo Ryan

© INSTITUT NORDIQUE DU QUÉBEC

Louis Fortier, an oceanographer of world renown who revolutionized Arctic research in Canada, recently passed away in Québec City, leaving behind a unique legacy admired by countless other colleagues, science students, Inuit partners and defenders of the ecosystem of the Far North. The leader of many multidisciplinary ventures devoted to studying and solving issues notably triggered by global warming, the professor at Laval University died on October 4 at the age of 66 following a courageous battle with leukemia.

His accomplishments, regrettably cut short by illness, were saluted by awards of distinction which included the Order of Canada (2007), the Ordre national du Québec, the Governor General's Medal for Northern Affairs (2014) and knight of France's l'Ordre national de la Légion d'honneur (2017).

The middle child in a family of five siblings, Louis Fortier was born in Québec City, but grew up in Trois-Rivières on the banks of the St. Lawrence River. The marine environment had a profound influence on his worldview and interests.

He received his undergraduate and master's degrees from Laval and McGill University in the late 1970s and then a PhD from McGill in 1983. He was a post-doctoral fellow in Plymouth, UK in 1984-85 and returned in 1989 to Laval U. as a professor.

Over the course of his career, Dr. Fortier has accorded special attention to zooplankton and fish larvae, especially Arctic cod, to determine how climate change is affecting the unique ecosystem of the Arctic and the lives of all its residents.

Three initiatives stand out among his accomplishments

Dr. Fortier was the driving force behind the conversion of the decommissioned, rusting **CCGS Sir John Franklin** into a modern research icebreaker. It was renamed the **CCGS Amundsen** after Norwegian explorer Roald Amundsen. In August 2003, Canada's first such research vessel set sail for the Beaufort Sea where it remained in the icepack for 390 days with geologists, microbiologists and other specialists on board. There have been regular Arctic expeditions ever since, with also science students and political figures taking part.

The above initiative led to the establishment of ArcticNet, a pan-Canadian Network of Centres of Excellence, and most recently the *Institut nordique du Québec*.

Louis Fortier, océanographe de renommée mondiale, a révolutionné la recherche dans l'Arctique au Canada. Il s'est éteint récemment, à Québec, laissant un héritage exceptionnel admiré par d'innombrables collègues, étudiants, partenaires inuits et défenseurs de l'écosystème du Grand Nord. Professeur à l'Université Laval, il a dirigé de nombreux projets multidisciplinaires visant à étudier et à résoudre des problèmes causés, notamment, par le réchauffement climatique. Louis Fortier est mort le 4 octobre, à 66 ans, après un courageux combat contre la leucémie.

Ses réalisations, malheureusement interrompues par la maladie, lui ont valu de nombreux honneurs, y compris l'Ordre du Canada (2007), l'Ordre national du Québec, la Médaille du Gouverneur général pour la nordicité (2014) et le titre de chevalier de la Légion d'honneur de France (2017).

Louis Fortier est né à Québec, troisième d'une famille de cinq enfants, mais a grandi à Trois-Rivières sur les rives du fleuve Saint-Laurent. L'environnement maritime a profondément influencé sa vision du monde et ses intérêts.

Il obtenu ses diplômes de premier cycle et de maîtrise des universités Laval et McGill à la fin des années 1970, puis un doctorat de McGill en 1983. Il fera des études postdoctorales à l'Université de Plymouth (Royaume-Uni) en 1984-1985, et reviendra à l'Université Laval, comme professeur, en 1989.

Au cours de sa carrière, le Pr Fortier a porté une attention particulière au zooplancton et aux larves de poissons, notamment de la morue polaire. Il voulait déterminer comment le changement climatique affectait l'écosystème arctique et la vie de tous ses résidents.

Parmi ses réalisations, trois initiatives se démarquent

Le Pr Fortier a été la force motrice dans la transformation du **NGCC Sir John Franklin**, qui était désarmé et abandonné à la rouille, en brise-glace de recherche moderne. Le navire sera rebaptisé **NGCC Amundsen**, en l'honneur de l'explorateur norvégien Roald Amundsen. En août 2003, le premier navire de recherche en son genre au Canada part pour la mer de Beaufort. Il y restera 390 jours, dans la glace, avec des géologues, des microbiologistes et autres spécialistes à bord. Il y retournera par la suite régulièrement, emportant aussi des étudiants en sciences et des personnalités politiques.

Cette initiative a mené à la création d'ArcticNet, un réseau pancanadien de centres d'excellence, et tout récemment à la mise sur pied de l'Institut nordique du Québec.

Carroll McCormick

Concept de maison innovant de Cambridge Bay pour la toundra arctique

Le logement dans l'Arctique laisse beaucoup à désirer et il n'y a pas assez de maisons familiales pour tout le monde. «Il y a un besoin criant pour davantage de logements. Nous avons des groupes de 10 à 15 personnes vivant sous le même toit. Il y a un surpeuplement grave », déclare Marla Limousin, directrice administrative de Cambridge Bay.

Déterminée à remédier à cela, Cambridge Bay, près de la frontière ouest du Nunavut, a conçu deux maisons fascinantes qu'elle commencera à fabriquer l'année prochaine. «L'idée de la petite maison / maison intelligente a été conçue lorsque, alors que la crise du logement avait été discutée lors d'une réunion du Conseil consultatif de la jeunesse des maires, un membre a déclaré qu'il n'avait jamais dormi dans un lit», dit Mme Limousin.

«Nous travaillons sur deux modèles. L'une, une maison unifamiliale individuelle de deux chambres et d'environ 680 pieds carrés, répond aux besoins d'accès à la propriété et au logement abordable. L'autre, que nous appelons un "pod", compte quatre unités et favorisera le marché du logement social; par exemple, la santé mentale, les groupes de jeunes et les aînés. Ils se joignent à un bâtiment central et partagent un système mécanique, une buanderie et des installations de stockage. Cette zone centrale

Cambridge Bay's innovative home concept for the Arctic tundra

Arctic housing leaves much to be desired, and there are not nearly enough family homes to go around. "There is a crying need for more housing. We have groups of 10-15 people living in one place. There is serious overcrowding," says Marla Limousin, Chief Administrative Officer, Cambridge Bay.

Determined to remedy this, Cambridge Bay, near Nunavut's western border, has designed two intriguing homes it will begin manufacturing next year. "The idea of the small home/smart home was conceived when, as the housing crisis was discussed during a meeting of the Mayors Youth Advisory Council a member stated that he had never slept in a bed," Limousin says.

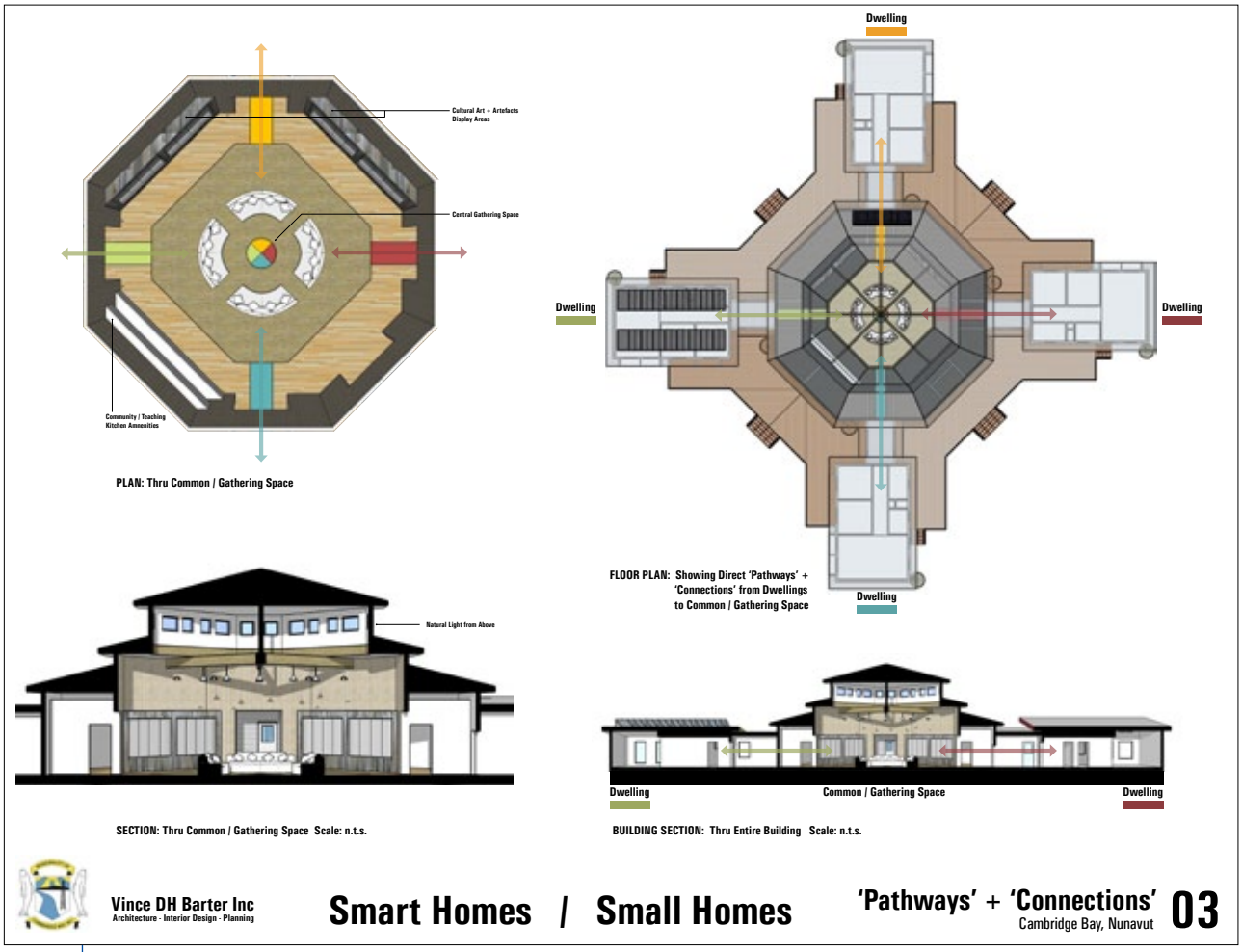
"We are working on two models. One, a detached, two-bedroom and about 680 square-foot single-family house, meets the need for homeownership and affordable housing. The other we refer to as a "pod". It has four units and will [serve] the social housing market; for example, mental health, youth groups, and elders. They join to a central building and share a mechanical system, laundry facility and storage facilities. This cen-

© JANE GEORGE

© NUNATSIAQ.COM

Two different views of the remote hamlet of Cambridge Bay in Nunavut.

Deux vues du hameau isolé de Cambridge Bay, au Nunavut.



The planned detached homes are sized and priced for a small family to enter the housing market.

Les maisons unifamiliales prévues sont de dimensions et de prix tels qu'une petite famille puisse accéder au marché du logement.

tral area has an open space that can be adapted for meetings, socializing and workshops. We consider this pod an intergenerational space where we can bring different people together to support each other, as is the Inuit way," Marla Limousin explains.

According to a 2019 CBC report, around 5,000 people in Nunavut are waiting for public housing and half of the territory's 38,780 souls live in overcrowded homes.

Mason White, University of Toronto Faculty of Architecture, Landscape and Design, and Lola Sheppard, University of Waterloo School of Architecture, in an essay titled Arctic Architecture: Standards, Experiments, and Consensus, for the 2019 book *Canadian Modern Architecture: 1967 to the present*, discuss the history of permanent structures in the Arctic during what they term the "internal colonialism" of the North. They describe housing designs introduced since the1950's as "grossly insensitive to the Arctic's unique social structures and harsh climate."

dispose d'un espace ouvert qui peut être adapté pour des réunions, des rencontres et des ateliers. Nous considérons ce pod comme un espace intergénérationnel où pourront se réunir différentes personnes pour s'entraider, ce qui est la façon de faire chez les Inuits», explique Marla Limousin.

Selon un reportage de CBC de 2019, environ 5 000 personnes au Nunavut attendent un logement social, et la moitié des 38 780 occupants du territoire vivent dans des maisons surpeuplées.

Mason White, Faculté d'architecture, de paysage et de design de l'Université de Toronto, et Lola Sheppard, École d'architecture de l'Université de Waterloo, dans un essai intitulé *Arctic Architecture: Standards, Experiments, and Consensus*, publié dans le livre paru 2019 *Canadian Modern Architecture: 1967 to the present*, discutent de l'histoire des structures permanentes de l'Arctique pendant ce qu'ils appellent le «colonialisme interne» du Nord. Ils décrivent les conceptions de logements introduites depuis les an-

nées 1950 comme «extrêmement insensibles aux structures sociales uniques de l'Arctique et au climat rigoureux».

Ils comprennent une unité de contreplaqué préfabriquée appelée «boîte d'allumettes» – une habitation chiche de moins de 300 pieds carrés. Un autre a été nommé le 512 – en référence à son empreinte. «De toute évidence, l'intention était de fournir uniquement la structure et l'espace minimum qui pourraient être considérés comme un abri. La boîte d'allumettes et le 512 sont devenus une force coloniale unité par unité, ayant engendré des problèmes sociaux et culturels importants qui perdurent aujourd'hui», écrivent White et Sheppard.

Quand j'ai commenté l'adéquation pitoyable d'une si grande partie des logements du Nord par rapport au climat, les premiers mots de Mme Limousin ont été: «Oui, ce type de construction conçu au 20e siècle, complètement inadapté aux climats extrêmes, est tout simplement insensé!»

Mumilaaq Qaqqaq, députée libérale du Nunavut, a publié sur Facebook des photos de maisons montrant de la peinture écaillée, de la moisissure, des dégâts d'eau, etc. «L'infrastructure est horrible», écrit-elle.

M. White m'a écrit: «Le logement dans le Nord chez les Inuits est une question vitale, ayant un immense potentiel en vue d'améliorer tous les aspects de la vie et de la société».

Les caractéristiques comprennent les fondations triodétiques™

La vision de Cambridge Bay est passionnante, d'après Mme Limousin. «La maison individuelle est de taille et de prix appropriés pour une petite famille qui souhaite entrer sur le marché du logement. Notre objectif visait un coût de moins de 200 000 $. Elle a été conçue dans le but de garder nos jeunes dans la communauté. Ces derniers vont à l'école dans le sud et nous voulons qu'ils reviennent; actuellement ils ne peuvent le faire en raison d'une incapacité à vivre de façon indépendante.»

«Chaque maison individuelle dispose de deux chambres, chacune avec deux lits doubles intégrés. Nous avons mis un lit escamotable dans le salon. Si les parents dorment là-bas, il y a un lit pour eux... Beaucoup de gens couchent sur le canapé à cause de la surpopulation. Ils sont considérés comme des sans-abri cachés.»

Les autres caractéristiques comprennent la réutilisation des eaux grises, l'énergie solaire et éolienne, les panneaux structurels en mousse isolante, la collecte des eaux de pluie et les fondations triodétiques™, permettant à la maison de se déplacer au-dessus du pergélisol en mouvement tout en la protégeant.

L'espace central arrondi des pods reflète la préférence des aînés pour les maisons en forme d'igloo construites par les Inuits. Les unités indépendantes, qui se fixent à la nacelle centrale, chacune faisant face à 90 degrés de la suivante, respectent le désir des gens de ne pas vivre côte à côte – un problème culturel avec les *plexes* de ce monde (duplex, triplexes, etc.).

De plus, en fabriquant les maisons, Cambridge Bay créera des emplois, gardera de l'argent en ville et procurera aux Inuits la fierté allant de pair avec la conception et la construction de leur maison par eux-mêmes.

They include a prefabricated plywood unit called the "matchbox" – a stingy dwelling of less than 300 square feet. Another was named the 512 – referring to its footprint. "Evidently, the intent was to provide only the minimum structure and space that might qualify as shelter. The matchbox and the 512 became a unit-by-unit colonial force that created significant social and cultural problems that continue today," White and Sheppard write.

When I commented on the pitiful fit of so much of Northern housing to the climate, Limousin's first words were, "Yes and [it] stems back to the unsuitable style for extreme climates they built in the 1950's – it is just insane."

Mumilaaq Qaqqaq, Liberal Member of Parliament for Nunavut, has posted photographs on Facebook of homes showing peeling paint, mold, water damage, and worse. "The infrastructure is horrific," she writes.

Mr. White wrote to me, "Housing in the North among Inuit is an urgent matter, which has the potential to improve all aspects of life and society."

Features include triodetic™ foundations

Cambridge Bay's vision is exciting, comments Ms. Limousin. "The detached home is sized and priced for a small family to enter the housing market. Our target has been for it to cost under $200,000. It was [conceived of] really to kind of keep our youth in the community. They go south to school and we want them to come back but they don't because they [cannot] live independently.

"Each detached home has two bedrooms, each with two built-in double beds. We put a Murphy bed in the living room. If relatives sleep over there is a bed for them ... Many people are couch surfing because of overcrowding. They are considered the hidden homeless."

Other features include reusing grey water, solar and wind power, structural insulated foam core paneling, rainwater collection, and triodetic™ foundations allowing the house to shift above moving permafrost while protecting it.

The pods' roundish central space reflects Elders' desire for the igloo shaped houses that Inuit built. The independent units that attach to the central pod, each facing 90 degrees away from the next, respect people's desire to not live side-by-side – a cultural problem with plexes.

And by manufacturing the homes, Cambridge Bay will create employment, keep money in town and give Inuit the pride that comes with designing and building their homes themselves.

ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL | SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

A busy year for the St. Lawrence Economic Development Council

Mathieu St-Pierre
President/CEO, SODES
Président-directeur général, SODES

Une année remplie pour la Société de développement économique du Saint-Laurent

Imagine, for a moment, that the St. Lawrence Seaway is closed. All of a sudden, an entire facet of our economy would decline and our consumer habits would be turned upside down. Most people are unaware that 80% of consumer goods transit by ship and that the maritime industry represents close to 400 companies, generates 16 000 direct jobs, pays $1 billion in salaries and contributes $2.3 billion to Québec's gross domestic product. Is the Québec maritime industry important? More than ever.

So much so, that it must be central to governments' economic recovery strategies, according to the St. Lawrence Economic Development Council (SODES), which is mandated to protect and promote the economic interests of the St. Lawrence maritime community from a sustainable development perspective.

Despite the fact that 110 million tonnes of cargo are transshipped annually, the maritime industry's impact is still under-estimated.

"The industry is an economic recovery lever of unsuspected magnitude. We are working actively with the authorities to be able to align with government policy directions and implement measures specific to our industry" explains SODES President-CEO Mathieu St-Pierre, who has been heading the organization for a year now.

SODES groups together shippers, port authorities, municipal and regional governments, maritime associations, service and equipment suppliers, institutions, elevators and terminals.

This year, marks the organization's 35th anniversary. But, due to the unprecedented health crisis, celebrations have been sidelined in order to focus on managing a challenge that requires dexterity, resilience and audacity.

COVID-19: bringing out the best

The pandemic forced SODES to reorganize and coordinate a crisis cell, which included members of the industry, government representatives and the Minister for Transport, who is responsible for maritime affairs. In recent months, we have had to realign, reviewing priorities while remaining true to the route SODES had set in its latest strategic planning exercise.

Imaginons un instant la fermeture de la voie navigable du Saint-Laurent. Tout à coup, tout un pan de notre économie s'effriterait et nos habitudes de consommation en seraient chamboulées. La plupart des gens ignorent que 80 % des biens de consommation transitent par navire et que cette industrie représente près de 400 entreprises, génère 16 000 emplois directs, verse un milliard en salaires et contribue pour 2,3 milliards de dollars au produit intérieur brut du Québec. Importante, l'industrie maritime québécoise? Plus que jamais.

Elle doit même être au cœur des stratégies de relance économique des gouvernements, selon la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) dont la mission est de protéger et de promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent dans une optique de développement durable.

Bien que ce soient 110 millions de tonnes de marchandises qui sont transbordées annuellement, l'impact de l'industrie maritime demeure encore sous-estimé.

«C'est un levier de relance économique d'une ampleur insoupçonnée. Nous travaillons activement avec les autorités pour qu'on puisse s'arrimer aux orientations gouvernementales et mettre en place des mesures spécifiques à notre industrie», explique son président-directeur général, Mathieu St-Pierre, arrivé en poste il y a un an.

L'organisation qu'il dirige regroupe des expéditeurs, des administrations portuaires, des transporteurs, des administrations municipales et régionales, des associations maritimes, des fournisseurs de services et d'équipements, des institutions, des élévateurs et des terminaux.

La SODES souligne d'ailleurs cette année son 35e anniversaire de fondation. Mais, en cette année marquée par une crise sanitaire sans précédent, disons que les festivités ont été reléguées à l'arrière-scène pour se concentrer sur la gestion d'un défi qui demande agilité, résilience et audace.

COVID-19: quand le meilleur émerge

Cette pandémie aura forcé l'organisation à se redéployer et à coordonner une cellule de crise où siégeaient des membres de l'industrie, des représentants gouvernementaux et la ministre déléguée aux Transports à qui incombe la responsabilité des affaires maritimes. Au cours des derniers mois, il a fallu ajuster le gouvernail, revoir les priorités, mais en gardant le cap sur l'itinéraire que la SODES avait déterminé lors de son dernier exercice de planification stratégique.

À la SODES, toute l'équipe est mobilisée autour des orientations stratégiques de l'organisation. «Nous souhaitons tous accroitre l'influence de l'industrie et en faire mieux connaître les différents avantages. Nos membres ont aussi une lecture commune des enjeux qui jalonnent l'industrie; ils sont fortement mobilisés, ce qui facilite notre travail et favorise l'atteinte des objectifs et des résultats», philosophe M. St-Pierre.

Pendant que le Québec se mettait sur pause pour limiter la propagation de la COVID-19, l'industrie maritime devait, au même moment, apprendre à composer avec une nouvelle réalité. Elle jongle simultanément avec l'intégration des mesures sanitaires et les chamboulements que cette crise induit sur les activités maritimes. Mais un défi encore plus grand se pointe. Avec la fermeture des frontières, une pression s'ajoute sur les entreprises maritimes pour que la chaine d'approvisionnement ne soit jamais rompue.

Au plus fort de la pandémie – alors que les approvisionnements en nourriture, en matériel de protection médical et en biens de consommation courante deviennent une source de vives inquiétudes et d'angoisse collective – les activités portuaires et les entreprises spécialisées en transport de marchandises sont sur la ligne de front.

Aussi néfaste fut cette pandémie, Mathieu St-Pierre y décèle un élément positif. «Lentement mais sûrement, on assiste à une prise de conscience collective de l'importance que joue le Saint-Laurent dans notre quotidien. À bord des navires, il y a des vêtements, des meubles, des voitures, du sel, du sucre, des matériaux stratégiques. Plusieurs de ces biens qu'on trouve généralement en quantité abondante sont soudainement en rupture de stock. Et cette rareté nous fait réaliser notre dépendance au transport par navire. Sans navire, ce sont des entreprises d'ici qui ne peuvent plus expédier leurs produits et faire la démonstration de leur savoir-faire à travers le monde. Sans navire, ce mobilier de bureau qu'on utilise pour le télétravail n'existerait pas.»

Bien qu'elle représente l'un des modes de transport les plus anciens, l'industrie maritime ne cesse d'innover. Ceci est sans compter ses vertus environnementales.

The entire SODES team is fully committed to the organization's strategic directions. "We all hope to increase the industry's influence and make people more aware of its various advantages. Our members also agree on the issues facing the industry. The fact that they are highly mobilized facilitates our work and helps achieve goals and results", clarifies Mr. St-Pierre.

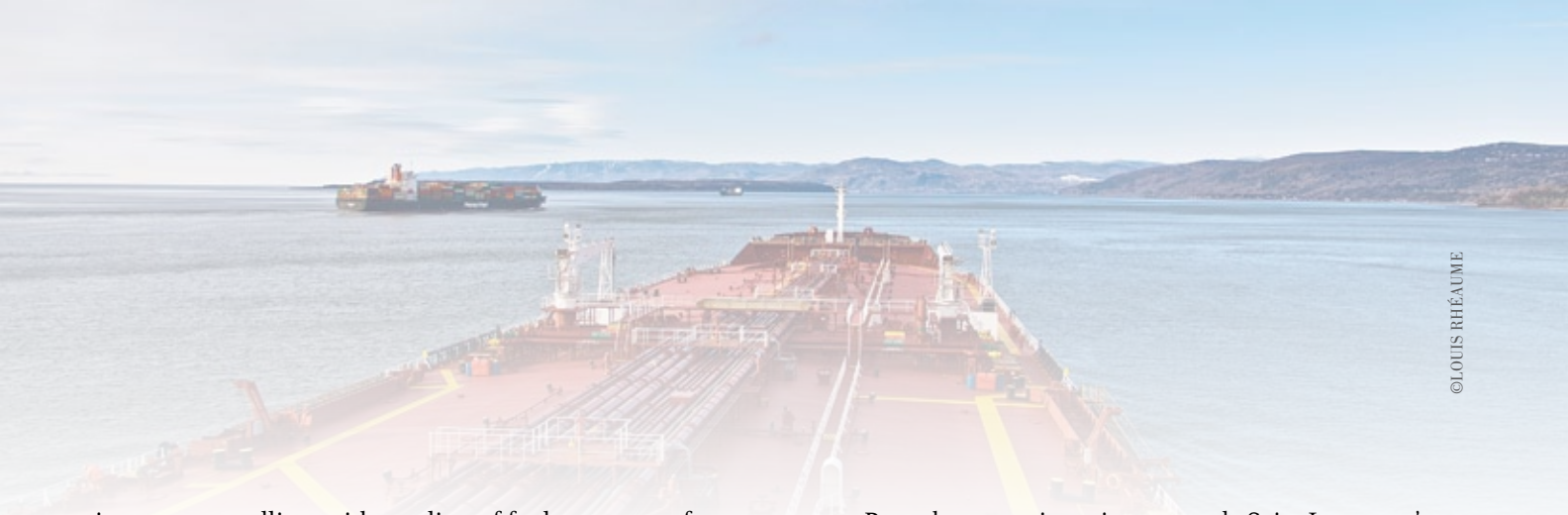
While Québec put itself on hold to limit the spread of COVID-19, the maritime industry had to learn instantaneously to deal with a new reality, simultaneously juggling the integration of health measures and the crisis' disruptive impact on maritime activities. However, an even bigger challenge loomed ahead. As borders closed, pressure grew on maritime companies to maintain the supply chain uninterrupted.

At the height of the pandemic – when supplying food, medical protective equipment and everyday consumer goods became a source of alarm and collective anguish – port activities and companies specializing in goods transport were on the front lines.

As harmful as the pandemic has been, Mathieu St-Pierre sees an upside to it. "Slowly but surely, we are seeing a collective awakening to the importance the St. Lawrence plays in our daily lives. Ships brought us clothing, furniture, cars, salt, sugar, strategic materials. Many of these goods that are generally abundant were suddenly out of stock. And this scarcity made us realize how much we depend on transport by ship. Without ships, Québec companies can no longer export their products and demonstrate their know-how the world over. Without ships, we wouldn't have the office furniture we use for teleworking."

Although it represents one of the oldest means of transport, the maritime industry continues to innovate. And that's not counting its environmental virtues.

"Every ship that navigates the St. Lawrence is the equivalent of removing 301 railcars from our railways or 963 trucks from our highways, with all of the attendant environmental gains", explains Mr. St-Pierre. Other data



©LOUIS RHÉAUME

is even more telling: with one liter of fuel per tonne of cargo carried, a truck covers 41 kilometers, a train, 225 kilometers and a ship, 358 kilometers.

Québec Marine Day

At the dawn of its 20th edition, Québec Maritime Day was revisiting its traditional formula, which this year coincided with the organization of the first *Assises québécoises du secteur maritime*. The formula - borrowed from France - was to be held on October 27.

This event, organized by SODES in collaboration with Green Marine, the St. Lawrence Shipoperators and the Maritime Sectorial Committee was postponed to a later date since October 27th coincided with the end of the 28-day challenge to break the second wave of COVID-19.

In this context, we are working with our partners to position and promote the maritime industry as it should be with decision-makers and the Quebec population.

The current crisis demands that we stick together as never before. After all, we are all in the same boat!

«Pour chaque navire qui vogue sur le Saint-Laurent, c'est l'équivalent de retirer 301 wagons de la voie ferrée ou 963 camions de nos routes avec tous les gains environnementaux que cela peut générer», explique M. St-Pierre. D'autres données sont encore plus parlantes: avec un litre de carburant par tonne de marchandises transportées, un camion parcourt 41 kilomètres, un train 225 kilomètres et un navire 358 kilomètres.

Journée maritime québécoise

À l'aube de sa 20e édition, la Journée maritime revoyait sa formule traditionnelle qui coïncidait cette année avec l'organisation des premières Assises québécoises du secteur maritime. La formule – empruntée à la France – devait se tenir le 27 octobre.

Cet événement organisé par la SODES en collaboration avec l'Alliance verte, les Armateurs du St-Laurent, le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime a été remis à une date ultérieure puisque la date du 27 octobre coïncidait avec la fin du défi de 28 jours destiné à casser la deuxième vague de COVID-19.

Dans ce contexte, nous travaillons de concert avec nos partenaires afin de positionner et promouvoir l'industrie maritime comme il se doit auprès des décideurs et de la population québécoise.

La crise actuelle demande qu'on se serre les coudes comme jamais auparavant. Après tout, nous sommes tous dans le même bateau!

To learn more about the "All in the same boat" campaign staged by the St. Lawrence Economic Development Council (SODES):

http://www.st-laurent.org/en/tous-dans-le-meme-bateau/

ALL IN THE SAME BOAT

QUÉBEC MARITIME INDUSTRY

Pour en apprendre davantage sur la campagne «Tous dans le même bateau» propulsée par la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) :

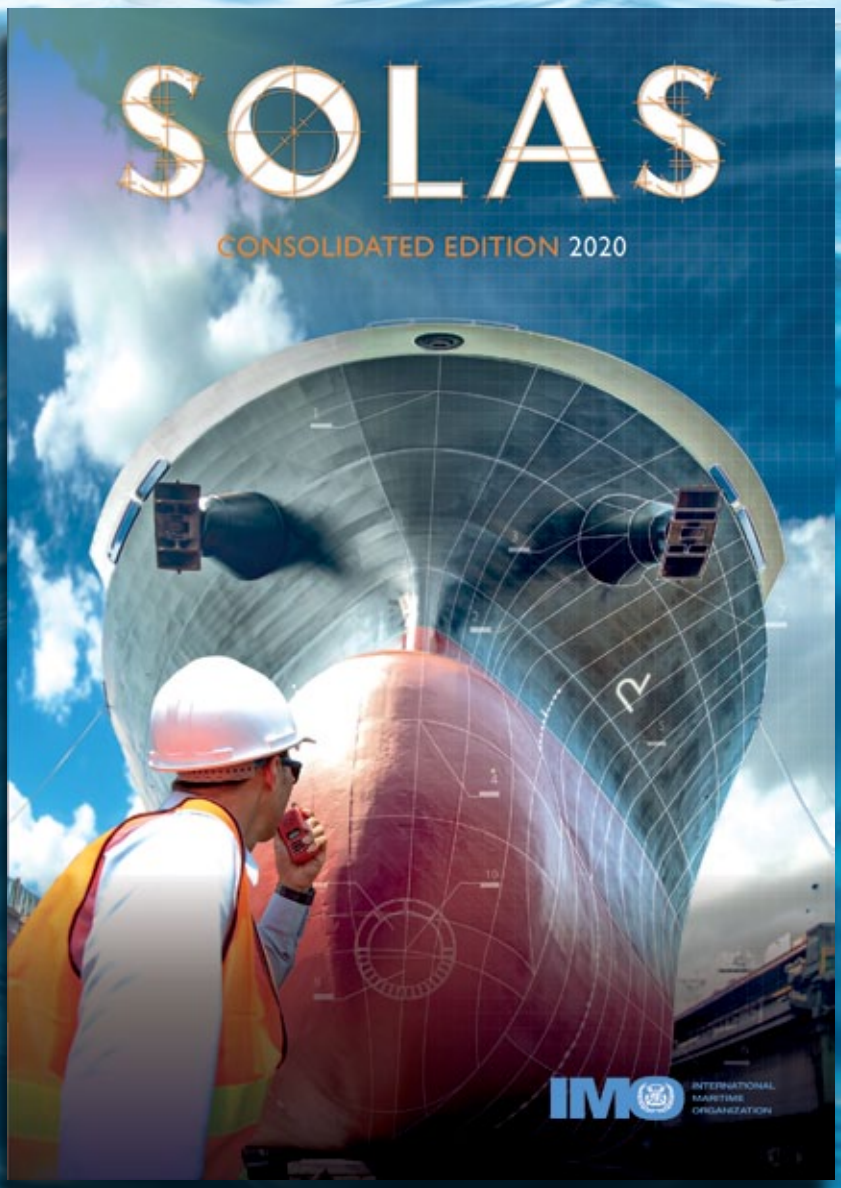
http://www.st-laurent.org/tous-dans-le-meme-bateau/

TOUS DANS LE MÊME BATEAU

INDUSTRIE MARITIME QUÉBÉCOISE

SOLAS

CONSOLIDATED EDITION 2020



IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
PUBLISHING

VISIT www.imo.org/publications
FOR YOUR LOCAL DISTRIBUTOR

North Atlantic trade weathers COVID-19 relatively well

Le commerce de l'Atlantique Nord résiste relativement bien à la COVID-19

Leo Ryan
Nick Savvides

London, the historic commercial and financial capital of the United Kingdom on the River Thames, remains a major centre of trade between Canada and Europe.

Londres, capitale commerciale et financière historique du Royaume-Uni, reste un centre majeur du commerce entre le Canada et l'Europe.

©ROBERT BYE

For a number of years now, maritime commerce across the North Atlantic has been characterized by steady, moderate growth and certainly much less turbulence than the world's busiest trade lane between Europe and Asia. Entering 2020, for instance, Canada's leading east coast ports, Montreal and Halifax, were showing increased benefits from the 2017 free trade agreement with the European Union, more widely known as CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement). Bilateral Canada-EU merchandise trade in 2019 amounted to $125.4 billion compared with $108 billion two years earlier, thanks notably to a

Depuis des années, le commerce maritime sur l'Atlantique Nord affiche une croissance constante et modérée, et certainement beaucoup moins de turbulence que la route commerciale la plus occupée du monde, entre l'Europe et l'Asie. Au début de 2020 par exemple, les plus grands ports de l'est du Canada, Montréal et Halifax, bénéficiaient de l'accord commercial de 2017 entre le Canada et l'Union européenne – l'Accord économique et commercial global (AECG). En 2019, le commerce bilatéral de marchandises Canada-UE s'élevait à 125,4 milliards de dollars, contre 108 milliards de dollars deux ans plus tôt. La progression est attribuable, entre autres, à

une forte augmentation des exportations canadiennes en Allemagne et au Royaume-Uni.

En 2020 toutefois, pour le Canada, le contexte commercial sur l'Atlantique Nord est entré dans une période véritablement unique. La propagation rapide de la pandémie de COVID-19 a déclenché la plus grande récession mondiale à survenir depuis des décennies. Elle a miné les volumes dans le secteur manufacturier et dans de nombreux autres.

En outre, les clients canadiens des lignes de navigation océanique ont été touchés par une série de grèves menées en juillet et août par le syndicat représentant 1 100 débardeurs du Port de Montréal. Les répercussions se faisaient encore sentir

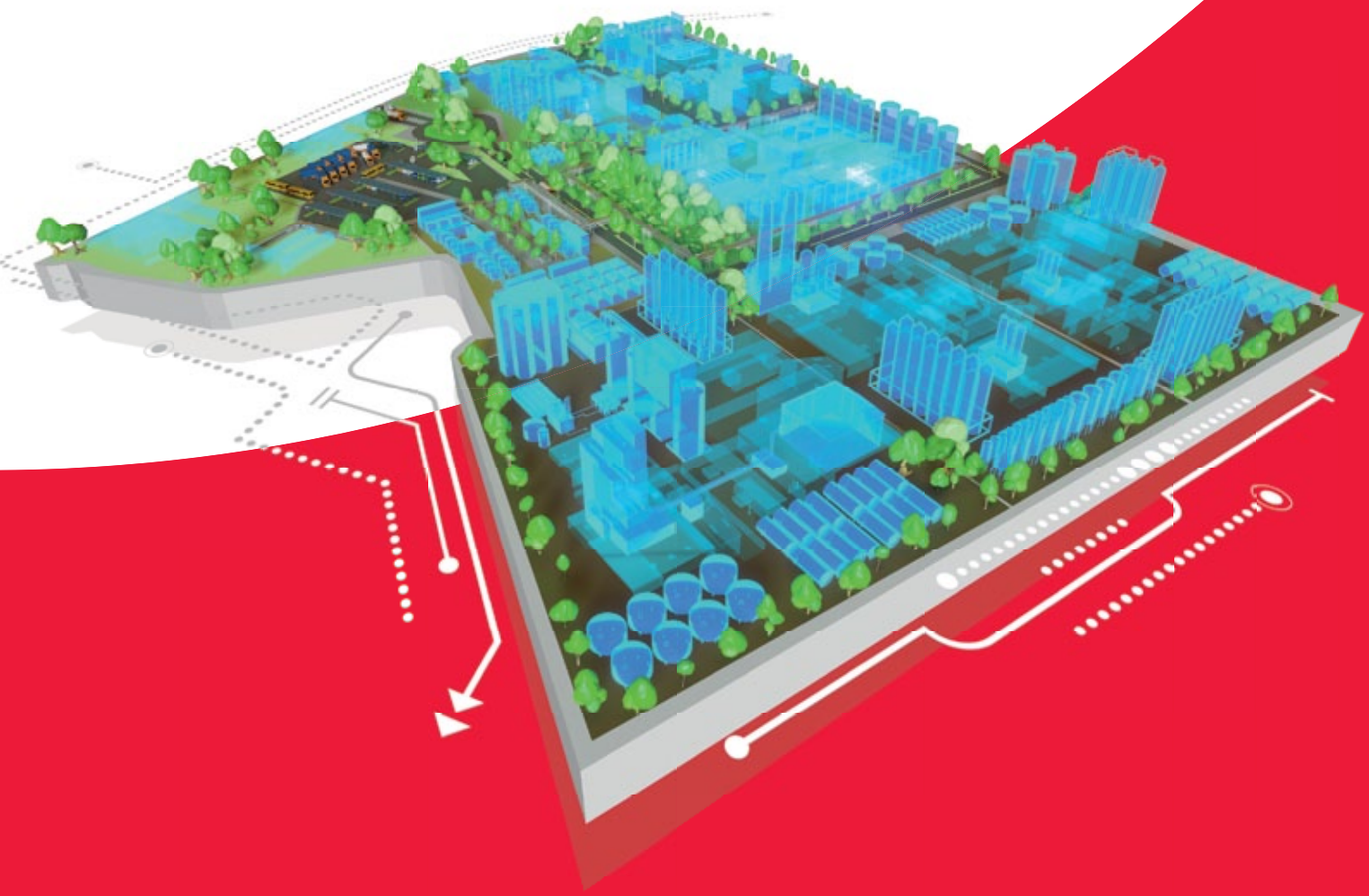
good surge in Canadian exports to Germany and the United Kingdom.

But then 2020 happened and it turned the North Atlantic trade environment in Canada into a truly unique period. The onset and acceleration of the devastating COVID-19 pandemic triggered the worst global recession in decades. It has impacted market volumes in the manufacturing industry as well as in many other sectors.

Another impact felt by Canadian customers of ocean shipping lines was the series of strikes launched in July and August by the union repre-

NextGen District

By Port of Antwerp



If we want a cleaner, greener world, we all need to do our part. But more importantly, we need game-changers and forward-thinkers. Innovators who are excited about discovering new ways to reduce our carbon footprint. Moving from linear to circular. From factories to networks. From using to renewing.

Discover a hub where pioneers have the room to grow. Connected to a network where they can exchange ideas and share resources. NextGen District is there for those who are ready to make a difference.

Are you?

Take a virtual tour

www.nextgendistrict.com

Port of Antwerp

© MAERSK

Maersk Canada's Omar Shamsie sees North Atlantic trade increasing as Canadian port and transportation infrastructure capacity are enhanced.

Omar Shamsie, de Maersk Canada, croit que le commerce sur l'Atlantique Nord augmentera quand la capacité des ports et de l'infrastructure des transports sera rehaussée.

en octobre, après que des cargaisons normalement destinées à Montréal ont été détournées vers d'autres ports de l'Atlantique comme Halifax et Saint-Jean. Ceux-ci n'avaient pas l'habitude de gérer les forts volumes qui sont apparus subitement, non plus que ne l'avaient leurs fournisseurs ferroviaires. Il en a découlé beaucoup de congestion et de conteneurs restant sur le quai à attendre d'être pris en charge.

Commentaires des compagnies maritimes

«La situation a mis en lumière la nécessité d'un développement de l'infrastructure portuaire et ferroviaire du Canada pour qu'elle permette de réagir face aux futurs volumes de marchandises et aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement, a fait valoir Omar Shamsie, président de Maersk Canada. Il s'agit d'assurer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et la capacité des ports et des chemins de fer du Canada d'attirer des volumes futurs de marchandises.»

Interrogé par le *Maritime Magazine*, le dirigeant des opérations canadiennes de la plus grande compagnie de porte-conteneurs du monde a insisté: «Nous espérons bien voir les volumes de commerce sur l'Atlantique Nord reprendre de l'élan – et l'infrastructure portuaire et intermodale canadienne acquérir la capacité voulue pour la croissance future. En tant qu'intégrateur mondial de logistique de conteneurs, nous travaillerons avec nos clients et nos partenaires pour trouver des gains en efficience dans la chaîne d'approvisionnement, y compris par l'utilisation accrue d'applications informatiques.»

Un autre dirigeant de grande compagnie maritime, Fritz King, directeur général pour le Canada d'Atlantic Container

senting 1,100 longshore workers at the Port of Montreal. The repercussions were still being felt in October after Montreal cargo was diverted to such Atlantic gateway ports as Halifax and Saint John. The latter were not accustomed to handling sudden high volumes of diverted cargo – and nor were the rail providers. Much congestion with stranded containers on dock ensued.

Shipping line comments

"This situation highlighted the need for Canadian port and rail infrastructure to grow to handle future cargo volumes and supply chain disruptions," remarked Omar Shamsie, President of Maersk Canada. "This will be required to achieve supply chain resiliency and ensure Canada port and rail providers are able to attract future cargo volumes with confidence."

Responding to questions from *Maritime Magazine*, the head of the Canadian operations of the largest container shipping line in the world stressed: "We look forward to seeing North Atlantic trade volumes regain momentum – and to Canadian port and intermodal infrastructure developing the capacity to accommodate future growth. As the global integrator of container logistics, we will be working with our customers and business partners to improve supply chain efficiencies, including the increased use of digital applications."

Another prominent shipping executive, Fritz King, Managing Director Canada for Atlantic Container Line – whose ro/ro ships call regularly at Halifax - described 2020 as "a year that does not adhere to histor-

© PORT OF MONTREAL

The Port of Montreal, which handles the biggest volume of Canadian maritime trade with Europe, broke several records in 2019.

Le port de Montréal, qui est au premier rang pour le commerce maritime du Canada avec l'Europe, a battu plusieurs records en 2019.

ical trends and where forecasting becomes a roll of the dice."

"As COVID19 gathered momentum at the end of the first quarter, we expected a significant downturn in shipments, especially when factories began shutting down in Europe and North America," he recalled.

"However, while most ocean carriers went the route of blank sailings to deal with reduced demand, ACL elected to keep its schedule intact, maintaining our weekly sailings. As things worked out, reduced sailings by the big alliances resulted in reduced terminal congestion. Add to that the improved spring and summer weather and ACL's on-time schedule performance began its best run in several years. As a result of the service improvement, ACL's market share improved. So we did not suffer as much as we expected to."

Mr. King remarked that the knock-on effect of the Montreal labour conflict did not have the deep impact on a Halifax-carrier like ACL. "So our liftings were helped by multiple factors."

"Imports from Europe into North America have surged in September much more strongly than expected – probably due to our highly reliable schedule and equipment availability," Mr. Fritz continued. Exports from North America to Europe seem to be show-

Line (ACL) – dont les navires rouliers font régulièrement escale à Halifax –, dit de 2020 que c'est «une année qui ne suit pas les tendances historiques et pour laquelle les prévisions deviennent un coup de dés».

«Quand la COVID-19 s'est répandue à la fin du premier trimestre, nous pensions qu'il y aurait une forte baisse des expéditions, surtout quand les usines ont commencé à fermer en Europe et en Amérique du Nord, se rappelle-t-il.

«Cependant, alors que la plupart des transporteurs océaniques ont choisi d'annuler des trajets en réponse à une demande réduite, ACL a décidé de maintenir son calendrier tel quel, avec ses départs hebdomadaires. La réduction des départs des grandes alliances a réduit la congestion dans les terminaux. Comme par ailleurs la météo a été favorable au printemps et à l'été, ACL a connu sa meilleure période depuis des années pour ce qui est du respect des horaires. Grâce à l'amélioration du service, la part de marché d'ACL a augmenté. Nous n'avons donc pas souffert autant que nous l'avions prévu.»

M. King ajoute que les répercussions du conflit de travail à Montréal n'ont pas eu un grand effet pour un transporteur utilisant Halifax, comme ACL. «Il y a donc divers facteurs qui ont joué en notre faveur.»

«Les importations d'Europe en Amérique du Nord ont monté en septembre bien plus que prévu, probablement en

PORT MONTRĒAL

Ship
differently

We're constantly expanding for your growth.

As the sole destination port in North America, we've never stopped optimizing our infrastructure in order to provide you the fastest, most direct and most cost-efficient seaway for international carriers.

We've made operational efficiency our main purpose with our unique intermodal network of roads, railroads and pipelines.

And to welcome more and more cargo, we're expanding with the new Contrecoeur container terminal, making us a strategic partner in your growth.

To lean more about Contrecoeur and our other major projects, visit:
https://www.port-montreal.com/en/the-port-of-montreal/projects

ing a positive uptick as well, helping trade imbalance. The outlook for the rest of the year remains positive – no significant disruptions on the horizon and more stability; the caveat being winter bringing a stronger second wave of uncontrolled COVID19 than currently forecast."

Among Great Lakes dry bulk carriers, Montreal-based Fednav Limited, which accounts for more than half of the international traffic on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, serves Antwerp and other ports in Northern Europe. Steel and grain are key cargoes.

"For Fednav, business has resumed after the initial pandemic setback struck in mid-March," said Fednav in an email. "Tonnage today in and out of the Great Lakes are back to normal with a healthy inbound/outbound direction.

"As the Great Lakes season started April 1, vessels loaded with cargoes of steel, other bulk, or general merchandise were already well on their way. Midwest silos were full and demand for ships in the Lakes was higher than usual due to congestion on the West Coast caused by the rail shutdown. As a result, there was an initial abundance of ships en route to the head of the Great Lakes—Thunder Bay in particular–to load grains.

Now, as winter approaches and crops are in, we are seeing an increased flow of industrials goods coming into the Lakes for stockpiling before the Seaway closure and good volumes of grain being loaded for dispatch throughout the world on outbound voyages."

Mixed CETA benefits

Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada, notes that The North Atlantic trade route has experienced many of the same COVID-related challenges as other trade lanes over much of the past year, including decreased demand, new and changing operational restrictions and a pervasive sense of uncertainty over what the future holds. "That being said, the North Atlantic route has also seen some bright spots, including fewer "blank" or cancelled sailings than other routes, which is testament to the ability of businesses on both continents to continue operating in some fashion, despite the pandemic."

"Another positive element – albeit one with mixed results - is the CETA trade agreement," Mr. Broad explained. "Although the agreement has increased trade between Canada and the European Union, early results show that the volume of westbound cargo into Canada has grown faster than the volume of exports to Europe. Indeed, some Canadian exporters, including the agricultural export sector, have complained that the agreement has not done enough for them, pointing to the need for additional work on this front.

In addition to reducing or removing tariffs on a wide range of goods, the CETA trade agreement also provides a number of targeted exemptions from Canada's Coasting Trade Act. This includes exemptions that allow certain foreign-flagged carriers to provide feedering or transshipment services between the ports of Halifax and Montreal.

raison de notre horaire fiable et de la disponibilité d'équipement, dit encore M. Fritz. Les exportations d'Amérique du Nord vers l'Europe semblent aussi progresser, aidant face au déséquilibre commercial. Le reste de l'année se présente bien aussi – sans perturbation notable à l'horizon, et avec une plus grande stabilité. Il reste toutefois le risque que l'hiver apporte une deuxième vague plus forte de COVID-19 incontrôlée qu'on ne le prévoit actuellement.»

Parmi les transporteurs de vrac sec des Grands Lacs, la montréalaise Fednav, qui fait plus de la moitié du trafic international sur le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent, dessert Anvers et d'autres ports d'Europe du Nord. L'acier et les céréales sont des marchandises clés.

«Pour Fednav, l'activité a repris après le choc initial de la pandémie, à la mi-mars, a indiqué la compagnie dans un courriel. Aujourd'hui, le tonnage au départ et à destination des Grands Lacs est revenu à la normale, avec un bon équilibre entre les deux sens.

«Quand la saison sur les Grands Lacs a débuté le 1er avril, des navires chargés d'acier, d'autre vrac ou de cargaisons générales étaient déjà bien en route. Les silos du Midwest étaient pleins, et la demande à l'égard des navires sur les Lacs était plus grande que d'habitude par suite de la congestion sur la côte Ouest en raison des perturbations ferroviaires. Par conséquent, il y a eu initialement un afflux de navires en route vers la tête des Grands Lacs – en particulier Thunder Bay – pour charger des céréales.

«Maintenant que l'hiver approche et que les récoltes sont arrivées, nous constatons une augmentation dans l'arrivée de biens industriels aux Lacs pour constituer des réserves avant la fermeture de la Voie maritime. Il y a aussi de solides volumes de céréales qui sont chargés pour être envoyés dans le monde entier.»

Avantages mitigés de l'AECG

Michael Broad, président de Fédération maritime du Canada, fait remarquer que la route commerciale de l'Atlantique Nord a connu bon nombre des mêmes difficultés entraînées par la COVID que d'autres routes commerciales pendant une bonne part de l'année écoulée. Il y a eu une baisse de la demande, des restrictions opérationnelles changeantes et une incertitude envahissante quant à l'avenir. «Cela dit, la route de l'Atlantique Nord a aussi connu des points positifs, y compris un moindre nombre d'appareillages annulés ou à vide que sur d'autres routes, ce qui témoigne de la capacité des entreprises des deux continents de continuer à travailler malgré la pandémie.

«Un autre aspect positif – quoique ce soit avec certaines nuances – est l'AECG, explique M. Broad. L'accord a fait augmenter le commerce entre le Canada et l'Union européenne, mais les premiers résultats indiquent que le volume de cargaisons vers le Canada a augmenté davantage que le volume d'exportations vers l'Europe.» Effectivement, certains exportateurs canadiens, y compris dans le secteur agricole, se sont plaints de ce que l'accord ne les a pas suffisamment aidés et qu'il faudrait consacrer davantage de travail à cette question.

En plus de réduire ou supprimer les tarifs douaniers sur un éventail de biens, l'AECG prévoit aussi diverses exemptions ciblées à la Loi sur le cabotage du Canada.

MGT

SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTRÉAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP

305 Curatteau,
Montréal, Quebec, H1L 6R6
CANADA

Phone : 514-257-3040
Fax : 514-254-4298
MGTcustomerservice@mtrtml.com

www.mtrtml.com

Photo MGT/Wayne D. Smith

CERTIFIED • GREEN MARINE • CERTIFIED • GREEN MARINE

© APM

Tony Boemi, VP Growth and Development, considers the Port of Montreal is well-positioned for recovery following a difficult in 2020 marked by three disruptions: rail blockades in February, the summer docker strikes and the impact of COVID-19.

Tony Boemi, vice-président, Croissance et Développement, considère que le port de Montréal est en bonne posture pour une reprise après une année perturbée par trois facteurs : des blocus ferroviaires en février, une grève des débardeurs en été, puis les répercussions de la COVID-19.

Not only do these exemptions create new business opportunities for the Halifax – Montreal trade corridor, they also provide a means of injecting additional capacity into the transportation system in response to specific needs and situations. As an example, qualifying carriers could potentially use the CETA exemptions in order to employ their own ships to clear the backlog of containers that were diverted to Halifax because of the recent labour situation at the Port of Montreal and are now stranded due to a lack of rail capacity.

When 2020 began, the Port of Montreal was coming off a record year in 2019, having surpassed 40 million tonnes in total cargo and 1.75 million TEUs (20-ft equivalent container units).

"Northern and Southern Europe accounted for 55% of our business in 2019," Tony Boemi, VP Growth and Development, told *Maritime Magazine*. Other highlights included strong growth in the Mediterranean, Asia and U.S. Midwest markets.

However, in 2020, three major disruptions affected and continue to impact cargo volumes. The rail blockades in February hampered grain shipments. The pandemic has impacted all sectors. And the summer port strikes hurt container traffic.

Thus, at the end of August, containers were down 9.1%, the Midwest business was down 13.5% and European traffic was down slightly at 53% of the port's total throughput.

"In summary," Mr. Boemi said, "we expect to complete the year with a 13% decline in containers and a 15% drop in all sectors combined."

Michael Fratianni, President of Montreal Gateway Terminals Partnership, declared earlier this fall: "Like many North American terminal operators, MGT's volumes both inbound and outbound have been impacted by the decrease in demand. But the decline in cargo has

Ainsi, certains transporteurs étrangers peuvent fournir des services de cabotage et de transbordement entre les ports de Halifax et de Montréal.

Ces exemptions non seulement créent de nouvelles possibilités d'affaires dans le corridor commercial Halifax-Montréal, mais aussi fournissent un moyen d'accroître la capacité d'action du système de transport pour des situations et des besoins particuliers. Par exemple, les transporteurs admissibles pourraient éventuellement se prévaloir des exemptions de l'AECG et utiliser leurs propres navires pour dégager l'excédent de conteneurs détournés vers Halifax en raison du conflit de travail au port de Montréal. Ces conteneurs restent actuellement coincés faute de capacité ferroviaire suffisante.

Le Port de Montréal entamait 2020 après une année record en 2019, ayant surpassé les 40 millions de tonnes de volume total et 1,75 million d'EVP (conteneurs équivalents 20 pieds).

«L'Europe du Nord et l'Europe du Sud ont représenté 55 % de notre activité en 2019», a dit au *Maritime Magazine* Tony Boemi, vice-président, Croissance, du Port de Montréal. Il y a aussi eu une forte croissance pour les marchés de la Méditerranée, de l'Asie et du Midwest américain.

Cependant, en 2020, trois grandes perturbations ont touché et continuent d'influencer les volumes de cargaisons. Les blocus ferroviaires de février ont entravé les expéditions de céréales. La pandémie a touché tous les secteurs. Les grèves de l'été au Port ont nui au trafic de conteneurs.

Ainsi, à la fin d'août, les conteneurs étaient en baisse de 9,1 %, le volume du Midwest était en baisse de 13,5 %, et le trafic européen était en légère baisse, représentant 53 % du volume total du Port.

«Au final, dit M. Boemi, nous prévoyons terminer l'année avec une baisse de 13 % pour les conteneurs et de 15 % pour l'ensemble des secteurs.»

Michael Fratianni, président de la Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), dressait ce bilan plus tôt cet

FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

24/7

CANADA'S TOP EMPLOYERS FOR YOUNG PEOPLE 2019

CERTIFIÉ ALLIANCE VERTE CERTIFIED GREEN MARINE

AUT/HWY H_2O

been somewhat less severe than originally anticipated, at least for now."

At the Port of Halifax, spokesman Lane Farguson said the pandemic was having an impact on all aspects of port operations, but "the port was working closely with critical partners to keep cargo moving through our international gateway and be ready to move quickly once the recovery takes hold."

Last year, Europe accounted for 34% of the containerized cargo of 547,000 TEUs through the Port of Halifax, while Asia accounted for 54%. Cumulative box throughput in the first six months of 2020 fell by 23% at 217,972 TEUs, though the numbers could improve thanks to extra cargo handled as a result of vessels diverted by Montreal's summer labour disruption.

In-depth analysis of North Atlantic maritime trends

In a year of dynamic change where events have transformed the economic landscape in a rapid and often unexpected way, the Atlantic trades have seen little in the way of fireworks compared to the explosive Pacific market and the locomotives of the Asia to Europe services.

Like the ponderous tortoise, the Atlantic has offered little of striking interest until Covid-19 lit the blue touch paper. And even then the trades between North America and Europe have spluttered rather than dazzled.

Pandemics aside the Atlantic trades have been steady for a number of years, managing a compound annual growth rate (CAGR) of around 4%, overall, while the headhaul leg, to North America, has managed to develop at a healthy 5.5% CAGR, in the eight years from 2012 to 2019, according to Dutch consultancy Dynaliners.

That CAGR is deemed pretty good given that the Atlantic trade operates between two regions considered to be mature economies, with limited growth potential. This year, however, growth not only hit the buffers, but went into reverse, in similar fashion to the Atlantic's larger east/west trades out of Asia to Europe and the US.

Dynaliners said in its analysis that there was a slow-down in growth and added: "A little concerning is that the Transatlantic trade grew by less than 3% year-on-year 2019, although this was in the context of global growth of just 1.5%."

If last year was troubling, 2020 will be of far greater concern. This year, in the first six months the Transatlantic trade fell by around 8% and the indications for latter part of the year are not positive either, said the consultancy.

A port of Antwerp spokesman observed: "In the first months of the pandemic we saw that the demand for healthy foodstuffs and long-life foodstuffs grew. There was also a noticeable increase in the volume of pharmaceuticals and e-commerce."

Even so, at Antwerp, where the trade between Canada and Europe tends to be highest, the dreaded virus has hit both imports and exports - with volumes for all

automne: «Comme de nombreux exploitants de terminaux en Amérique du Nord, MGT a vu une baisse de la demande dans son volume tant entrant que sortant. La diminution a toutefois été un peu moins grave qu'initialement prévu, du moins jusqu'à présent.»

Au Port de Halifax, le porte-parole Lane Farguson dit que la pandémie a des répercussions sur tous les aspects des opérations portuaires. Cependant, dit-il, «le Port travaille étroitement avec des partenaires vitaux pour que les marchandises continuent de passer par notre porte d'entrée internationale et soient prêtes à repartir rapidement une fois que la reprise sera lancée».

L'année passée, l'Europe représentait 34 % des 547 000 EVP de fret en conteneurs du Port de Halifax, et l'Asie, 54 %. Dans les six premiers mois de 2020, le volume a été de 217 972 EVP, en baisse de 23 %. Les choses pourraient cependant s'améliorer, vu l'augmentation attribuable aux navires détournés en raison des grèves de l'été à Montréal.

Les tendances maritimes sur l'Atlantique Nord

En cette année de constants changements, où les événements ont transformé le paysage économique de façon subite est souvent inattendue, le commerce sur le front de l'Atlantique n'a guère brillé en comparaison de ce qui se passait du côté du Pacifique, où le marché tournait à fond et les locomotives des services Asie-Europe fonctionnaient à plein régime.

Comme la tortue, l'Atlantique progressait sans guère se faire remarquer avant l'arrivée de la COVID-19. Et même alors, les échanges entre l'Amérique du Nord et l'Europe progressaient par à-coups plutôt que d'éblouir.

En dehors de toute pandémie, le commerce sur l'Atlantique a été stable depuis des années. Il a augmenté à un taux de croissance annuel composé (TCAC) global d'environ 4 %, et même 5,5 % dans le sens Europe-Amérique du Nord, entre 2012 et 2019, selon la firme néerlandaise de consultants Dynaliners.

Un tel TCAC est considéré comme passablement bon, étant donné que le commerce sur l'Atlantique se fait entre deux régions à l'économie mature, avec un potentiel limité de croissance. Cette année toutefois, la croissance a été non seulement amortie, mais inversée, un peu comme les routes est-ouest plus importantes de l'Atlantique entre l'Asie, l'Europe et les États-Unis.

Selon l'analyse de Dynaliners, il y a un ralentissement de la croissance: «Il est un peu préoccupant que le commerce transatlantique ait augmenté de moins de 3 % en 2019, bien que ce soit dans le contexte d'une croissance mondiale d'à peine 1,5 %.»

Si l'année passée était préoccupante, 2020 le sera encore bien davantage. Cette année, au premier semestre, le commerce transatlantique a baissé d'environ 8 %, et tout indique que le reste de l'année ne sera pas positif non plus, selon les consultants.

«Dans les premiers mois de la pandémie, affirme un porte-parole du Port d'Anvers, nous avons vu que la demande d'aliments sains et d'aliments à longue conservation a augmenté. Il y a aussi eu une augmentation notable dans le volume de produits pharmaceutiques et dans le cybercommerce.»

©STEVE FARMER

The Port of Halifax has recently begun handling mega container vessels in the 15,000-TEU category, further boosting its BIG SHIP vocation.

Le port de Halifax a récemment commencé à recevoir des méga-porte-conteneurs de 15 000 EVP, renforçant encore sa vocation de port pour grands navires.

Il n'empêche qu'à Anvers, où le commerce entre le Canada et l'Europe tend à être au plus fort, le redoutable virus a miné tant les importations que les exportations. Les volumes de l'ensemble des marchandises ont chuté de 13,7 % dans les huit premiers mois de cette année. Les conteneurs ont perdu 4 % dans la même période, par rapport aux 1,84 million d'EVP exportés au Canada depuis Anvers et 1,76 million d'EVP importés à Anvers entre janvier et août 2019.

Les industries des deux côtés de l'Atlantique ont souffert de la pandémie, et la contraction de la demande est très vite devenue évidente. Dès le début des fermetures en raison de la pandémie, on a vu que «les importations et exportations d'automobiles et de matériel industriel ont baissé du fait que diverses industries étaient à l'arrêt», a confirmé le porte-parole du Port d'Anvers.

«De toute évidence, la pandémie a joué un rôle majeur dans la diminution par rapport à l'année passée», dit-il.

Partenariat Anvers-Montréal

Malgré tout, les liens entre le Port d'Anvers et des ports canadiens, en particulier Montréal et Halifax, restent solides. Les administrations des ports d'Anvers et de Montréal ont un protocole d'entente en place depuis de nombreuses années, et il y a eu de très bons rapports personnels entre les deux organisations au fil des ans, selon le représentant du Port d'Anvers.

Montréal et Anvers ont conclu des ententes de coopération dans les domaines de l'échange d'information, du marketing, des ventes, de la numérisation et de la durabilité.

cargo falling in the first eight months of this year by 13.7%. Containers showed a contraction of 4% in the same period compared to the 1.84 million TEU exported to Canada from Antwerp in the period from January to August 2019, and 1.76 million TEU imported to Antwerp over the same period.

Industries on both sides of the so-called 'pond' have suffered under the pandemic and the contraction in demand became evident very rapidly. It became apparent early on in the pandemic shutdown that "There has been a fall in imports and exports of cars and other industrial components due to various industries closing down," confirmed the Antwerp Port spokesman.

"Obviously the corona pandemic played a major part in the decrease compared to last year," said the spokesman.

Antwerp-Montreal partnership

Nevertheless, the connection between the Port of Antwerp and Canadian ports, particularly in Montreal and Halifax remains strong.

The Port of Antwerp and the Port of Montreal have had a Memorandum of Understanding for many years, and there has been very good personal relationships between the two facilities over the years, according to the Antwerp Port representative.

Both Montreal and Antwerp have made clear agreements on co-operation in the fields of the exchange of information, joint marketing, targeted sales efforts, digitalisation and sustainability.

Port de Valleyfield

VALPORT
Les services maritimes inc.
Maritime Services Inc.

Transport Canada ISPS Certified
Crating & Packaging – CWPCP Certified
Bar coding, digital documentation & inventory control
Cargo marshalling & consolidation site
Receving, security and inspection – truck, rail & sea
Independant, experienced & reliable labour force
Direct access to CN & CP railways on site
Access Aut-30 &Hwy 401, 40, 20

NDING
projects?
e space!
New staging area
✓ 2018: 32,500 m²
✓ 2019: 19,500 m²
✓ 2020: 14,000 m²
Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.

Additionally, both ports are pullers within ChainPort, an initiative of 11 world ports to work together on innovation and digitalisation.

That partnership may well stand the two ports in good stead as supply chains affected by Covid-19 rapidly change with digital technology an enabler of those changes. The US in particular has seen a marked and rapid shift to e-commerce with consumers shifting their behaviour and ordering goods directly to the home.

This shift could see an increase in less than container load (LCL) logistics and will be a boost to the non-vessel operating common carriers (NVOCCs) who will find a market in the consolidation of goods.

Fewer cancellations on Atlantic services

This transition has been particularly marked on the US West Coast, as massive volume increases have seen rollover cargo in Asia as demand increased. This has not occurred in the more benign Atlantic trade where rate increases have been a factor, but the carriers have not had the ability to raise prices to the historic highs seen on the Pacific.

According to the Freightos Baltic Index (FBX), the FBX22 which measures the European exports to North America, showed a steady decline from June onwards when the index showed spot rates reached just below the US$2,000/FEU mark. Westbound Atlantic spot rates fell to US$1,627/FEU by 30 September, until on 1 October this year when the index spiked at US$1,926/FEU. Before falling back to US$1,852/FEU on 8 October, well below the US$2,015/FEU seen in October 2019.

The FBX21 index from North America to Europe has seen a little gain, recently reaching US$332/FEU, below the October 2019 level of US$378/FEU.

Unlike the other major east/west trades the Atlantic services have seen fewer cancellations of services with only four sailings, two in each direction slated for cancellation in October and November by the THE Alliance partners.

Dynaliners gives a broader picture of Transatlantic rates, arguing that the lines capacity management is helping to push up the price.

"Westbound rates (along the dominant leg) are relatively healthy, and that may be a reflection of the capacity discipline. The rates were at an average approaching US$2,400/FEU for 2020 to date. They were around US$2,250 in 2019 and (well) below US$2,000 for 2018 and 2017 [based on World Container Index figures from Drewry]."

The trend is also confirmed by consultants Container Trade Statistics (CTS) whose Europe to North America rate index is around 5% up per month for the first six months of 2020, and was 7% up, on average, for 2019 over 2018.

CTS also states that the overall year-on-year volumes in the global container trade are up, comparing August 2019 to August 2020, by 1.5%. However, the Eur-

En outre, les deux ports sont des acteurs de premier plan dans l'initiative ChainPort. Celle-ci regroupe 11 ports d'envergure mondiale unissant leurs efforts en matière d'innovation et de numérisation.

Ce partenariat pourrait s'avérer précieux pour les deux ports, à l'heure où les chaînes d'approvisionnement touchées par la COVID-19 changent rapidement en s'appuyant sur la technologie numérique. Aux États-Unis, en particulier, il y a eu une transition importante et rapide vers le cybercommerce. Les consommateurs changent leurs habitudes, commandant des biens à livrer directement à domicile.

Le changement pourrait mener à une augmentation de la logistique de conteneurs de groupage (LCL) et à un essor des transporteurs n'exploitant pas de navires (NVOCC), qui trouveront un marché pour le groupage de biens.

Moins d'annulations de services sur l'Atlantique

Cette transition a été particulièrement évidente sur la côte ouest des États-Unis. D'ailleurs, à la suite de fortes augmentations de volume, des cargaisons sont restées sur le quai en Asie. Ce n'est pas arrivé du côté de l'Atlantique, où les augmentations de tarif ont été un facteur, mais les transporteurs n'ont pas pu augmenter les prix jusqu'aux sommets historiques observés sur le Pacifique.

Selon le Freightos Baltic Index (FBX), le FBX22 qui mesure les exportations européennes vers l'Amérique du Nord a baissé constamment à partir de juin, quand l'indice affichait des taux au comptant un peu sous les 2 000 $ US/EQP (conteneur équivalent 40 pieds). Pour l'expédition vers l'ouest sur l'Atlantique, les taux au comptant avaient baissé jusqu'à 1 627 $ US/EQP le 30 septembre, avant de grimper à 1 926 $ US/EQP le 1er octobre. Ils sont retombés à 1 852 $ US/EQP le 8 octobre, largement sous les 2 015 $ US/EQP d'octobre 2019.

L'indice FBX21 pour l'Amérique du Nord vers l'Europe a légèrement progressé, parvenant récemment à 332 $ US/EQP. Il était à 378 $ US/EQP en octobre 2019.

Au contraire des autres grandes dessertes est-ouest, les services sur l'Atlantique ont vu peu d'annulations. Il n'y en a eu que quatre, deux dans chaque sens, en octobre et novembre, par les partenaires de THE Alliance.

Dynaliners présente un tableau plus complet des taux transatlantiques, soutenant que la gestion de la capacité des lignes aide à faire grimper le prix.

«Les taux vers l'ouest (sur le trajet dominant) sont relativement sains, ce qui est peut-être le signe d'un contrôle de la capacité. Les taux approchaient en moyenne 2 400 $ US/EQP jusqu'à présent en 2020. Ils étaient à environ 2 250 $ US en 2019, et (bien) en-dessous de 2 000 $ US en 2018 et 2017 [selon les données du World Container Index de Drewry].»

La tendance est confirmée par les analystes Container Trade Statistics (CTS), dont l'indice des taux Europe-Amérique du Nord est en hausse d'environ 5 % chaque mois au premier semestre de 2020, et de 7 %, en moyenne, en 2019 par rapport à 2018.

CTS affirme aussi que les volumes mondiaux de conteneurs sont en hausse d'une année à l'autre, de 1,5 % en comparant août 2019 à août 2020. Cependant, les volumes de l'Europe vers l'Amérique du Nord, le trajet aller sur la route

spliethoff

www.spliethoff.com | greatlakes@spliethoff.com

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

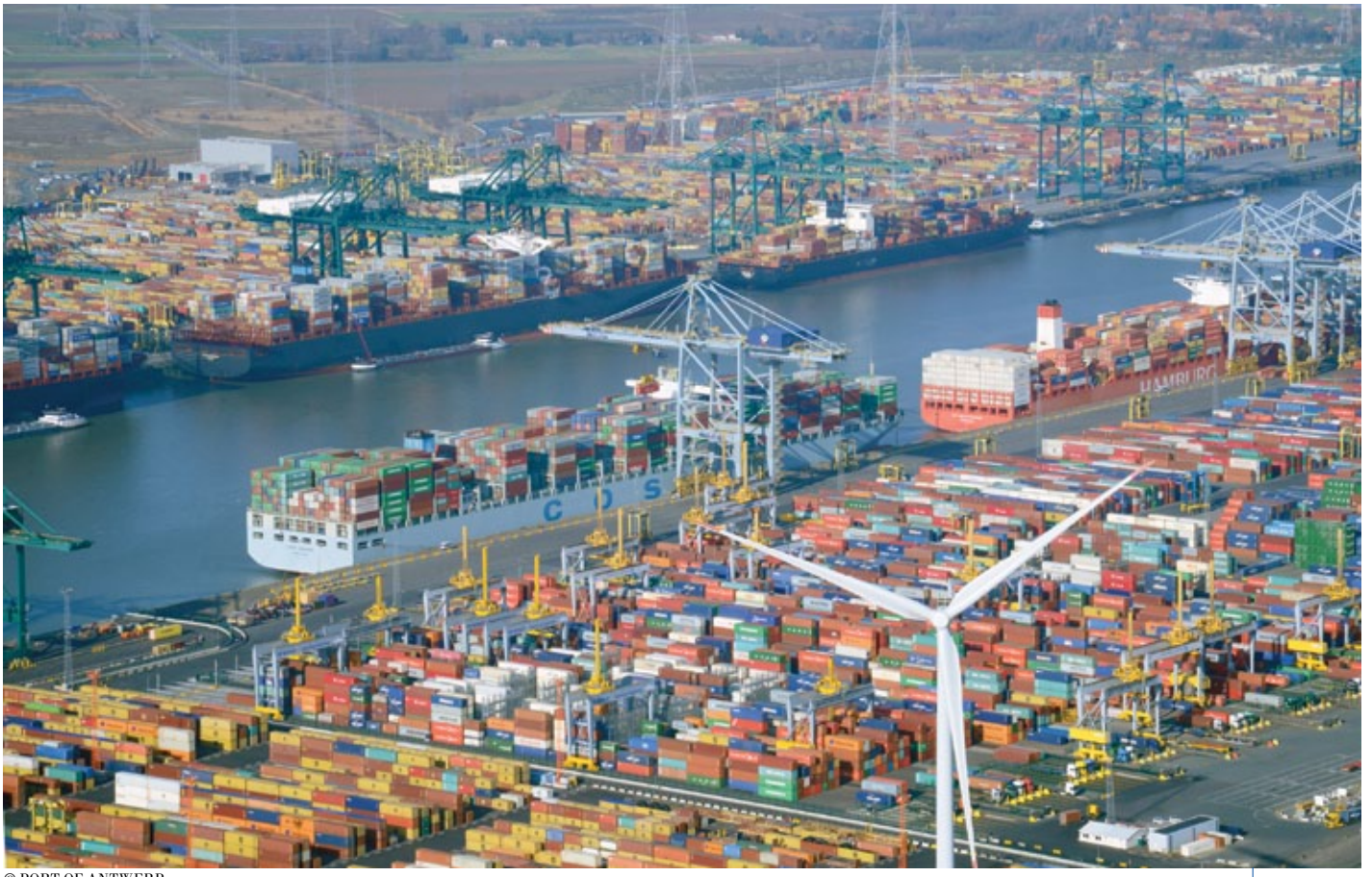
CLEVELAND

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



© PORT OF ANTWERP

The Port of Antwerp continues to constitute the biggest European gateway for Maritime trade with Canada.

Le port d'Anvers reste le plus important port d'Europe pour le commerce maritime avec le Canada.

ope to North America volumes, the headhaul leg of the transatlantic are down by 0.1%. More significantly the return leg to Europe has seen US exports fall by a far more substantial 24.5% year-on-year in August.

Carriers have not been able to manage the Atlantic services as successfully as they have with the Asia to Europe and the Pacific trades in particular, and the rates have shown a little more stability than these other major routes.

Nevertheless, it is clear, that even if the rates stagnate, the final quarter of 2020 will be critical for the carriers, if demand continues to rebound and the lines can keep rates, at least stable, it could be a very good year for them in this minor east/west trade. All the indications are that North American shippers are willing to spend and that might see rates on the Atlantic, including to Canada, rise in the short term. Whether that translates to a more sustained period of growth may well depend on the US election outcome and the progress of the global fight against the Covid-19 virus.

transatlantique, ont baissé de 0,1 %. Sur le trajet retour vers l'Europe, les exportations américaines ont baissé nettement davantage: -24,5 %, en août, d'une année à l'autre.

Les transporteurs n'ont pas réussi à gérer les services sur l'Atlantique aussi efficacement que cela a été fait sur les routes Asie-Europe et les routes du Pacifique. Les taux sont restés un peu plus stables que sur ces autres routes majeures.

Il reste évident que même si les taux sont stagnants, le dernier trimestre sera vital pour les transporteurs. Si la demande continue de remonter et que les lignes parviennent à maintenir les taux du moins à un niveau stable, l'année pourrait être très bonne pour elles sur cet axe mineur de commerce est-ouest. Tout indique que les expéditeurs nord-américains sont prêts à dépenser, ce qui pourrait mener à court terme à une montée des taux sur l'Atlantique, y compris à destination du Canada. Il reste à voir si cela se traduira par une période soutenue de croissance, ce qui pourrait bien dépendre du résultat de l'élection américaine et des progrès dans le combat mondial contre la COVID-19.

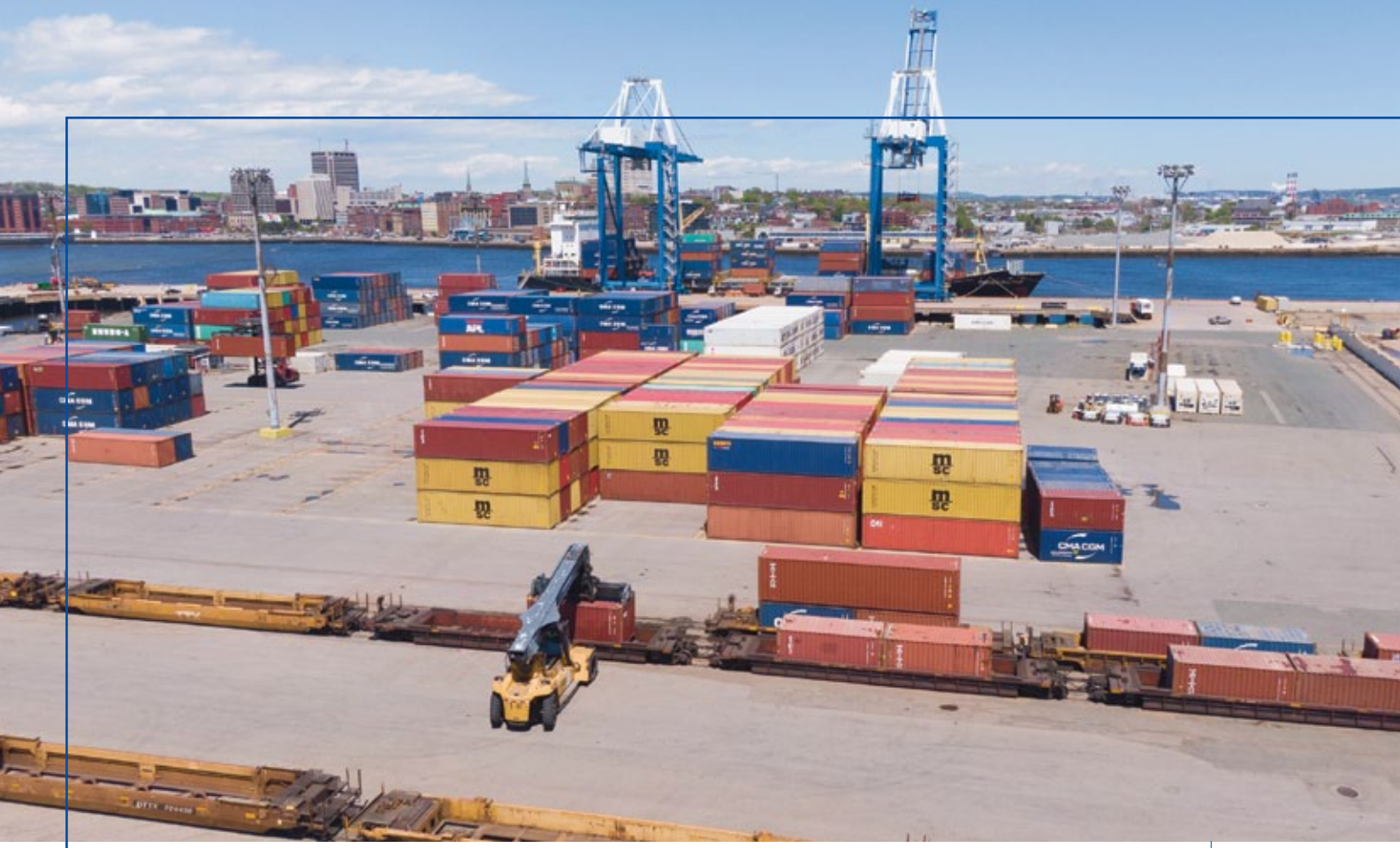
LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT IN NORTH AMERICA

QUAI MULTIUSAGER
/ MULTI-USER DOCK

Infrastructure de classe mondiale pour l'industrie du fer ayant la plus grande capacité de chargement en Amérique du nord avec 50 M Tm par année
/ State-of-the-art infrastructure for the iron ore industry with the largest loading capacity in North America at 50 M tonnes per year

Deux chargeurs à navire d'une capacité nominale de 8 000 tonnes à l'heure chacun
/ Two ship loaders with a nominal capacity of 8,000 tonnes per hour each



© PORT OF SAINT JOHN

CP's new international intermodal service via the Port of Saint John allows goods to be shipped more rapidly for the East Coast.

Le nouveau service intermodal international de CP à partir du port de Saint-Jean permet d'expédier plus rapidement des biens destinés à la côte Est.

CP launches strategic direct access to the Atlantic

Le CP lance un accès direct stratégique à l'Atlantique

Leo Ryan

Canadian Pacific is looking forward to capturing new markets after introducing an international intermodal service through the Port of Saint John last August.

As seen by CP officials, the service's 200-mile route reduction allows goods to be shipped more rapidly from the East Coast. It notably offers shorter access and more shipping options between Saint John and Montreal, Toronto and the U.S. Midwest.

An industry source suggested that shipping lines making multi-port calls on North America's East Coast represent a key target.

"The service allows CP to compete for additional business from carriers that may not be calling at

Le Canadien Pacifique se réjouit de conquérir de nouveaux marchés après avoir introduit un service intermodal international par le Port de Saint John en août dernier.

Comme l'ont constaté les responsables du CP, la réduction de l'itinéraire de 200 milles du service permet d'expédier plus rapidement les marchandises depuis la côte Est. Il offre notamment un accès plus court et plus d'options d'expédition entre Saint John et Montréal, Toronto et le Midwest américain.

Une source de l'industrie a suggéré que les compagnies maritimes faisant des escales multi-ports sur la côte est de l'Amérique du Nord représentent une cible clé.

«Le service permet au CP de faire concurrence à des transporteurs qui ne font peut-être pas escale à Montréal

pour obtenir des contrats supplémentaires et complète ainsi les activités déjà importantes du CP à Montréal», a indiqué la source.

D'ici la fin de l'année, le CP prévoit pouvoir offrir un service 24 heures sur 24 entre Saint John et Montréal.

Le premier train de marchandises transportait les conteneurs du navire Hapag-Lloyd **Detroit Express** pour les terminaux intermodaux du réseau transcontinental du CP au Canada et aux États-Unis.

Le service repose sur des liaisons entre le New Brunswick Southern (NBSR) et l'Eastern Maine Railway (EMRY) et la Central Maine and Quebec Railway (CMQ) achetée par le CP en juin dernier.

S'adressant aux analystes financiers au début de l'automne à l'occasion des résultats financiers du deuxième trimestre, Keith Creel, président et directeur général du CP, s'est montré optimiste quant aux perspectives d'avenir. «À cette époque de l'année prochaine ou d'ici la fin 2021», a-t-il affirmé, «je suis convaincu et je serais extrêmement déçu si nous ne célébrions pas une ligne de navires à vapeur dont le drapeau flotte au Port de Saint John».

À cette même occasion, John Brooks, vice-président et directeur du marketing, ne pouvait pas non plus cacher son enthousiasme.

«Je suis extrêmement enthousiaste à propos de notre nouvel accès au port de Saint John par l'intermédiaire de la CMQ. Ce port a le potentiel d'être le joyau de la couronne des ports de l'Atlantique Est grâce à nos solides partenariats avec DP World, au Nouveau-Brunswick, et les partenaires commerciaux de cette région. Le Port de Saint John offre une capacité existante à faible coût qui fait l'objet d'un projet de modernisation de plus de 200 millions de dollars canadiens. Ce projet, combiné à l'itinéraire le plus court et au service le plus rapide du CP vers l'ouest, offre à nos clients une nouvelle option concurrentielle convaincante dans l'est du Canada».

M. Brooks a poursuivi en disant que le CP «est enthousiaste à l'idée de voir la fabrication de biens de consommation se déplacer de plus en plus vers des endroits comme l'Asie du Sud-Est, l'Inde et l'Amérique du Sud, et potentiellement même vers des possibilités de quasi-courtage. Le Port de Saint John nous place en bonne position pour, je pense, toutes ces catégories».

En conclusion, il a également souligné que la CMQ offre au CP l'accès à un deuxième port sur l'Atlantique – Searsport dans le Maine. Situé au cœur de la baie de Penobscot, Searsport a récemment fait l'objet d'une reconstruction majeure. Avec des installations qui comprennent un terminal intermodal avec un quai pour cargaisons sèches, Searsport effectue des importations et des exportations et distribue des produits à travers le cœur des États-Unis et du Canada via son chantier ferroviaire sur place. MM

Montreal and thus complements CP's already substantial business in Montreal," the source noted.

By the end of this year, CP anticipates it will be able to offer 24-hour service between Saint John and Montreal.

The inaugural freight train carried containers from the Hapag-Lloyd vessel **Detroit Express** for intermodal terminals on the CP transcontinental network in Canada and the United States.

The service is built on connections between the New Brunswick Southern (NBSR) and Eastern Maine Railway (EMRY) with the Central Maine and Quebec Railway (CMQ) purchased by CP last June.

Speaking to equity analysts earlier this fall on the occasion of the Q2 financial results, Keith Creel, CP President and CEO, was bullish on future prospects. "This time next year or by the end of 2021," he affirmed, "I am convinced and I'd be extremely disappointed if we wouldn't be celebrating a steamship line that's got a flag flying at the Port of Saint John."

On the same occasion, John Brooks, VP and Chief Marketing Officer, also could not hide his enthusiasm.

"I am extremely excited about our new access through the CMQ to the Port of Saint John. This port has the potential to be the crown jewel of Eastern Atlantic ports through our strong partnerships with DP World, New Brunswick, and the business partners throughout that region. The Port of Saint John offers a low-cost existing capacity that is undergoing over a CAD $200 million modernization project. This project combined with CP's shortest route and fastest service to the west offers our customers a new compelling competitive Eastern Canadian option."

Mr. Brooks went on to say that CP "is excited about the prospects of seeing manufacturing of consumer goods shifting more and more to places like Southeast Asia, India and South America and potentially even near-shoring opportunities. Port of Saint John sets us up well for, I think, all those categories."

In conclusion, he also stressed that CMQ offers CP access to a second port on the Atlantic - Searsport in Maine. Located at the heart of Penobscot Bay, Searsport has recently undergone major reconstruction. With facilities which include an intermodal terminal with a dry cargo pier Searsport ships imports and exports and distributes products through the U.S. and Canadian heartlands via its on-site rail yard. MM

Surge in global grain markets a boon for Canadian ports

Les ports canadiens profitent de l'essor de la demande mondiale de céréales

Julie Gedeon

Wheat has been one of Canada's saving graces during this pandemic year with exports up 13 per cent at the end of July and expected to continue strongly for the rest of 2020. "We've seen global demand skyrocket with earlier lockdowns causing some challenges in accessing wheat-made products, especially flour, and that has led to significant food insecurity and a rebuilding of stocks in Europe and Asia," says Andrea Gardella, an EDC Senior Economist.

Le blé a été une des planches de salut du Canada en cette année de pandémie: les exportations étaient en hausse de 13 % à la fin de juillet, et la suite de 2020 s'annone aussi bien. «Nous avons vu la demande mondiale monter en flèche, dit Andrea Gardella, économiste principale à Exportation et développement Canada (EDC). Les premiers confinements ont compliqué l'accès à des produits à base de blé, surtout la farine. Il en a découlé une importante insécurité alimentaire, et une volonté de reconstituer les stocks en Europe et en Asie.»

©CP

The promising 2020-2021 harvest coupled with strong global demand, including from China, could propel Canada into the world's second-largest grain exporter after Russia this year.

Vu la récolte prometteuse de 2020-2021 et la forte demande mondiale, y compris en Chine, le Canada pourrait devenir le deuxième plus grand exportateur de céréales cette année, après la Russie.

Dans la campagne agricole 2019-2020 prenant fin en juillet, 18,04 millions de tonnes métriques (mtm) de blé canadien ont été expédiées à l'étranger, à peine moins que les 18,25 mtm de 2018-2019, selon l'organisme Céréales Canada. La récolte d'automne 2020 devrait toutefois être sensiblement plus abondante.

Le temps humide et froid a limité la récolte de l'automne passé, mais le Canada est maintenant en voie d'enregistrer des rendements records. Cam Dahl, président de Céréales Canada, prévoit aussi des récoltes supérieures à

Canada's 2019-2020 crop year ending in July saw 18.04 million metric tonnes (mmt) of wheat shipped overseas, just slightly lower than the 18.25 mmt transported in 2018-2019, according to Cereals Canada, but the 2020 fall harvest is anticipated to be much stronger.

While cold damp weather reduced last autumn's harvest, Canada is now back on track to achieve record yields. Cam Dahl, Cereals Canada's president, also expects above-average crops in future years as a result of improved seed technology and agronomy. "Improved farming practices, such as minimal tillage that encourages organic matter and moisture preservation in dry years, have contributed to 50-per-cent increases in yields in recent years," he says.

While CP and CN have each made significant investments in new equipment for grain, Mr. Dahl notes that the railways have been more readily able to keep up with this year's strong volumes because the demand for other commodities, most notably oil products, fell significantly under the pandemic circumstances that kept people at home.

As a result, freight trains were readily available for 94% to 96% of the cargo as of late August with a higher number of vessels awaiting those deliveries, according to Cliff Jamieson, DNT's Canadian grains analyst.

Canada is benefitting from China being an aggressive buyer even though China already holds just over 50% of the wheat stocks for the upcoming year (that began in August). It's uncertain why China is buying so much. "I did read the government is no longer permitting waste food to be a source of animal feed because of the coronavirus, so farmers are switching to corn and possibly wheat," Mr. Jamieson shares.

©DTN

The excessive heat that devastated Australia's wheat crops last year has worked to Canada's export advantage, notes Cliff Jamieson, Calgary-based analyst of DNT.

La canicule qui a dévasté les récoltes de blé de l'an passé en Australie a favorisé les exportations du Canada, selon Cliff Jamieson, de Calgary, analyste chez DNT.

The promising 2020-2021 harvest coupled with strong global demand have the potential to make Canada the world's second largest grain exporter after Russia this year, with the top four nations within two million tonnes of each other in early September. (Top four in 2019 were Russia, United States, Canada and Australia).

Canada could climb to second biggest grain exporter

"Canada's lower dollar has certainly worked in our favour," Mr. Jamieson says. "An earlier start to the sales program based on producers and exporters recognizing this year's volume and quality were superior also helped."

The excessive heat that devastated Australia's wheat crops last year also worked to Canada's advantage. "Australia, normally a huge producer, actually imported Canadian wheat over several months last year, which opened some doors for Canada to Asia, too," Mr. Jamieson says.

Russia and Ukraine's plantings this year were delayed by drought, but the outcome of those crops won't be known until later this fall.

Canola is the year's other success story. Canada's 2019-2020 crop year saw a record 10.1 mmt shipped compared to 9.3 mmt the year prior, according to Cereals Canada.

la moyenne dans les années à venir, grâce aux progrès de la technologie des semences et de l'agronomie. «De meilleures pratiques agricoles, comme un labourage minimal favorisant la préservation de matière organique et d'humidité les années sèches, ont contribué à des augmentations de 50 % des rendements ces dernières années», dit-il.

Les chemins de fer CP et CN ont tous deux effectué de grands investissements dans du matériel pour les céréales. M. Dahl note que de toute façon, ils ont été mieux à même de gérer les forts volumes de céréales parce que la demande a fortement fléchi pour d'autres produits, notamment les produits pétroliers, parce que les gens restaient à la maison en raison de la pandémie.

Conséquence, des trains de marchandises étaient disponibles pour 94 à 96 % des chargements à la fin août, et un nombre accru de navires attendaient ces cargaisons, d'après Cliff Jamieson, analyste du secteur canadien des céréales chez DNT.

Le Canada profite des forts achats de la Chine, qui détient déjà un peu plus de 50 % des stocks de blé pour l'année à venir (à partir d'août). On ne sait pas au juste pourquoi la Chine achète tant de blé. «J'ai lu qu'en raison du coronavirus, le gouvernement ne permet plus l'utilisation de déchets alimentaires pour nourrir les animaux, donc les agriculteurs optent pour le maïs et peut-être le blé», dit M. Jamieson.

Vu la récolte prometteuse de 2020-2021 et la forte demande mondiale, le Canada pourrait devenir le deuxième exportateur de céréales cette année, après la Russie. Les quatre premiers pays étaient tous à 2 millions de tonnes les uns des autres au début de septembre. (En 2019, les quatre premiers pays étaient la Russie, les États-Unis, le Canada et l'Australie.)

Le Canada pourrait devenir le deuxième exportateur de céréales

«La faiblesse du dollar canadien nous a certainement aidés, dit M. Jamieson. En outre, le programme de vente a commencé plus tôt, car les producteurs et les exportateurs ont compris que le volume et la qualité seraient supérieurs cette année.»

La canicule qui a dévasté les récoltes de blé de l'an passé en Australie a aussi favorisé le Canada. «L'Australie est d'habitude un énorme producteur, mais a en fait importé du blé canadien pendant plusieurs mois l'année passée, ce qui a aussi ouvert des portes pour le Canada en Asie», note M. Jamieson.

Une sécheresse a retardé l'ensemencement de cette année en Russie et en Ukraine, mais le rendement des récoltes ne sera connu que plus tard cet automne.

Le canola est l'autre vedette de l'année. La récolte 2019-2020 du Canada a permis d'expédier un volume record de 10,1 mtm, contre 9,3 mtm un an plus tôt, selon Céréales Canada.

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE SEAWAY SYSTEM

HWY/AUT H_2O

SAVE TIME & SAVE MONEY

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 H_2O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT: HWYH2O@SEAWAY.CA @HWYH2O WWW.HWYH2O.COM

©HOPA

Wheat and canola shipments have increased substantially this year, reports the Hamilton-Oshawa Port Authority.

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa rapporte que les expéditions de blé et de canola ont fortement augmenté cette année.

Lower rapeseed yields in Europe and dry conditions in Brazil, the world's largest soybean producer, have boosted the demand for Canadian exports. "Canola prices are at a two-year high with people worldwide buying more vegetable oils to cook and bake at home during the pandemic restrictions," Mr. Jamieson adds.

China's replenishing of hog stocks after last year's severe culling of herds to stop the spread of African swine flu is also prompting the rebound in global demand for canola.

"There were some trade issues with China regarding canola last year, but Canadian producers were able to find other markets," Ms. Gardella says, who is among those hearing anecdotally that some of the canola sold to the U.A.E. has ended up in China.

Great Lakes ports see traffic gains

Strong export demand has the Port of Thunder Bay on track to ship 9 mmt of grain by the end of 2020 to bring its overall tonnage to 10 mmt – a 27-per-cent increase from last year.

"We've definitely seen an increased demand for wheat after some countries delayed or stopped exports because of pandemic concerns," Tim Heney, Thunder Bay Port Authority's CEO, says. "Italy and Belgium are two of the countries that suddenly required greater supply."

On June 7, the port welcomed CP's longest train in Canada's grain history with 224 hopper cars transporting 22,000 mt of durum from southwest Saskatchewan. "It's 2.5 miles long but loaded and unloaded in record time because the cars are shorter and deeper with only three hatches to handle rather than four," Mr. Heney shares.

Des rendements réduits de colza en Europe et le temps sec au Brésil, deuxième producteur mondial de soja, ont fait grimper la demande d'exportations canadiennes. «Les prix du canola sont à leur plus haut niveau depuis deux ans, indique M. Jamieson. Dans le monde entier, les gens achètent davantage d'huiles végétales pour cuisiner à la maison par suite des restrictions dues à la pandémie.»

En Chine, la reconstitution du cheptel de porcs – après l'abattage massif de l'année passée visant à endiguer la propagation de la peste porcine africaine – engendre aussi une hausse de la demande mondiale de canola.

«Il y a eu des problèmes de relations commerciales avec la Chine en ce qui concerne le canola l'année passée, mais les producteurs canadiens ont pu trouver d'autres marchés», dit Mme Gardella. Celle-ci note qu'apparemment, une partie du canola vendu aux Émirats arabes unis a abouti en Chine.

Trafic en hausse dans les ports des Grands Lacs

La forte demande à l'exportation fait que le Port de Thunder Bay devrait expédier 9 mtm de céréales d'ici la fin de 2020. Son tonnage total grimperait à 10 mtm, 27 % de plus que l'année passée.

«Nous constatons assurément une demande accrue de blé, après que certains pays ont retardé ou interrompu les exportations en raison de la pandémie, dit Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay. L'Italie et la Belgique sont deux des pays qui ont subitement demandé davantage de volume.»

Le 7 juin, le Port a accueilli le plus long train de céréales dans l'histoire du CP: 224 wagons-trémies transportant 22 000 tonnes métriques de blé dur du sud-ouest de la Saskatchewan. «Il faisait 2,5 milles de longueur, mais le chargement et le déchargement se sont faits en un temps record, parce

CHAMBER OF MARINE COMMERCE

CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME

THE VOICE OF INLAND AND COASTAL MARINE COMMERCE

ADVOCACY + AWARENESS = OPPORTUNITY FOR GROWTH

Become a Member: www.marinedelivers.com/membership

@MarineDelivers

Ample port track and dock space continue to make Thunder Bay among the fastest ports in terms of rail and vessel turnaround times, according to Quorum's monitoring of grain handling and transportation.

The Port of Windsor is also handling a record 12.5% higher grain volume of shipments from Thunder Bay to keep up with the greater Canadian demand for vegetable oils. "That's the highest in five years and good news for Prairie canola and Ontario soybean producers," notes Steve Salmons, Windsor Port Authority's CEO. "And once the oil is extracted, we're exporting the seed to Europe and South America as high-protein animal feed."

Windsor was the first port named by the Chamber of Marine Commerce as a trusted COVID-19 partner. "It was important to put the necessary health protocols in place to guard against the virus, but also to reassure both the sailors coming into our port and the local community that there was no reason to fear each other," Mr. Salmons says. "I think we did a great job at all of our ports in the Great Lakes-St. Lawrence network in assuring everyone's health."

Bruce Burrows, President of the Chamber of Commerce, agrees. "The ports immediately put the necessary distancing, sanitizing and fever-checking measures in place and – knock wood – there hasn't been any major outbreak at those facilities."

He says there's no doubt that higher grain shipments have saved the season at a number of the Great Lakes-Seaway ports, especially after the pandemic halted delivery of construction materials and other commodities for weeks.

The Hamilton-Oshawa Port Authority saw a slow start to the year because of the weaker 2019 harvest but this year's crops have resulted in a combined one mmt of grain being shipped. The amount reflects a 66-per-cent increase in wheat shipments while canola transport was up by 33 per cent. However, it's

que les wagons sont plus courts et plus profonds, avec seulement trois trappes au lieu de quatre», explique M. Heney.

Les voies ferrées et les quais bien dégagés font du Port de Thunder Bay un des plus rapides pour le déchargement et le chargement des trains et des navires, selon les données de la société Quorum sur la manutention et le transport de céréales.

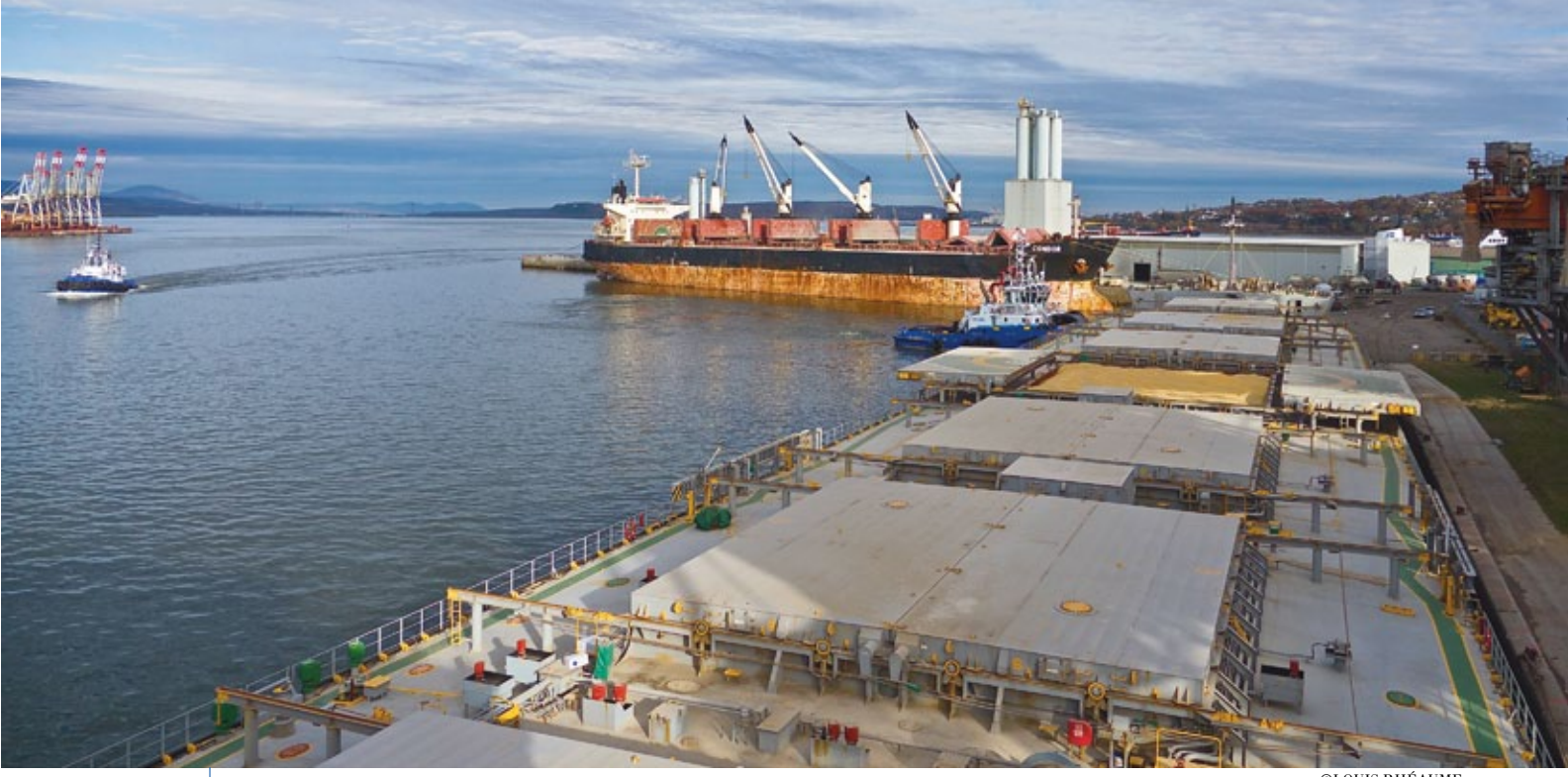
Le Port de Windsor a reçu un volume record de céréales en provenance de Thunder Bay, après une hausse de 12,5 % pour satisfaire à la demande canadienne d'huiles végétales. «Nous sommes au plus haut niveau en cinq ans, et c'est des bonnes nouvelles pour les producteurs de canola des Prairies et de soja de l'Ontario, affirme Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor. Et une fois l'huile extraite, nous exportons les graines vers l'Europe et l'Amérique du Sud, comme aliment à haute teneur protéinique pour animaux.»

Windsor a été le premier port désigné par la Chambre de commerce maritime comme partenaire de confiance dans le contexte de la COVID-19. «Il était important de mettre en place les protocoles sanitaires nécessaires pour parer au virus et pour rassurer tant les marins arrivant chez nous que la communauté locale qu'ils n'avaient rien à craindre les uns des autres, dit M. Salmons. Je crois que nous avons fait du bon travail à tous nos ports du réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent pour protéger la santé de tous.»

Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce, est d'accord: «Les ports ont immédiatement pris les mesures voulues de distanciation, de désinfection et de détection de la présence de fièvre. Et, touchons du bois, il n'y a pas eu d'éclosion notable dans les ports.»

Pour M. Burrows, il ne fait aucun doute que les plus fortes expéditions de céréales ont sauvé la saison de plusieurs ports du réseau Grands Lacs-Voie maritime, surtout après que la pandémie a entraîné l'arrêt du transport de matériaux de construction et d'autres produits pendant des semaines.

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa a connu un début d'année lent en raison de la faible récolte de 2019, mais la production de cette année a fait grimper le volume total de céréales de 1 mtm. Il y a eu une augmentation de 66 % des expéditions de blé, et de 33 % pour le canola. Il faut toutefois noter



©LOUIS RHÉAUME

Grain cargo delivered to the deep water Port of Quebec by Laker vessels is subsequently transferred onto large ocean-going bulkers for delivery to overseas markets.

Des céréales transportées par des laquiers jusqu'au port en eau profonde de Québec sont transbordées sur de grands vraquiers océaniques en route vers des marchés d'outre-mer.

que ces forts pourcentages sont à partir des faibles volumes de l'année passée.

Hamilton et Oshawa se sont tous deux préparés à recevoir davantage de volume agroalimentaire à l'avenir. «Nous avons dépensé plus de 200 millions de dollars dans l'infrastructure et la capacité de stockage, indique Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa. Nous sommes aussi prêts à doubler la taille de l'installation que nous avons ouverte à Oshawa l'année passée, et à construire un deuxième silo quand ce sera nécessaire.»

Sucro Can est l'autre source de bonnes nouvelles au Port de Hamilton. «Le moulin a augmenté les volumes de sucre du Port de 23 % par rapport à l'année passée», dit M. Hamilton.

Au Port de Montréal, la situation a été mitigée. L'Administration portuaire de Montréal (APM) prévoit boucler l'année sur 3,8 mtm de céréales en vrac, 20 % de moins que l'an dernier.

Le Port a été handicapé par des blocus ferroviaires anti-pipeline. Ils ont commencé le 7 janvier aux quatre coins du pays, et certains se sont prolongés jusqu'au début mars. Le même mois, pour cause de coronavirus, il y a eu des arrêts des activités qui allaient durer des semaines.

Ensuite, en juillet et août, il y a eu une série de grèves des débardeurs. «Les céréales en vrac n'ont pas été touchées, parce que leur transport est considéré comme un service essentiel, mais les récoltes conteneurisées ont été détournées vers d'autres ports», dit Tony Boemi, vice-président, Croissance, de l'APM. Une trêve de sept mois a été conclue à la fin août entre les employeurs maritimes et le syndicat des débardeurs face à une impasse dans la négociation pour le renouvellement d'une convention collective échue en 2018.

«J'espère seulement qu'une entente est proche, affirme M. Boemi. Sinon, nous risquons de voir nos clients partir ailleurs

important to note those high percentages are based on last year's subdued numbers.

Both Hamilton and Oshawa have prepared to welcome more agri-food shipments in future. "We've spent over $200 million in new infrastructure and storage capacity," relates Ian Hamilton, Hamilton-Oshawa Port Authority's CEO. 'We're also ready to double the size of the Oshawa facility that we opened last year and build a second silo when required."

Sucro Can is the other great news at the Port of Hamilton. "The mill has increased the sugar volumes handled by the port by 23 per cent over last year," Mr. Hamilton shares.

For the Port of Montreal, the news has been mixed. The Montreal Port Authority expects to conclude 2020 by handling 3.8 mmt of bulk grain – 20 per cent less than last year.

The port was affected by the rail-line blockades to protest against pipeline development. They began January 7 across the country with some extending into early March. Later that month, partial shutdowns took place for weeks to curb the coronavirus.

Then, for a number of weeks in July and August, stevedores staged a series of strikes. "Bulk grain wasn't affected because it's considered an essential service, but containerized crops were diverted to other ports," recalled Tony Boemi, MPA's vice-president of Growth & Development. A seven-month truce was called in late August between maritime employers and the stevedoring union deadlocked in negotiations to renew a collective agreement that expired in 2018.

© PORT OF MONTREAL

© PORT OF MONTREAL

CanEst Transit at the Port of Montreal is handling a sharp increase of business, notably in specialty crops, and further strong growth is anticipated in 2021.

Le volume de CanEst Transit, au port de Montréal, est en nette augmentation, surtout dans les cultures spéciales. Selon les prévisions, il y aura encore une progression en 2021.

"I just hope that a deal can be reached soon," Mr. Boemi says. "Otherwise, we're likely to see our clients start to divert their business to ensure they receive shipments without interruption again."

CanEst Transit business growing sharply

On a positive note, CanEst Transit handled approximately 24,000 TEUs of special crops (primarily soybeans but also lentils and peas) as of July – a 58-percent increase from the previous year.

"And we anticipate this business to increase by another 40 to 50 per cent in 2021," Mr. Boemi says.

Various infrastructure projects are under way or being negotiated to increase the port's overall capacity, including $55 million in rail upgrades.

Mr. Burrows points out how foresight by all the ports on the St. Lawrence and Great Lakes has or could develop additional capacity with minimal investment. "Our ports are well positioned to play a key sustainable role in Canada's economic recovery from the pandemic. But we have to ensure the federal government recognizes the need to regard shipping as an essential service that can operate without disruptions."

pour s'assurer de recevoir leurs cargaisons sans nouvelle interruption.»

CanEst Transit en plein essor

Fait encourageant, CanEst Transit a manutentionné environ 24 000 EVP de cultures spéciales (surtout du soja, mais aussi des lentilles et des pois) jusqu'en juillet, 58 % de plus que l'année précédente.

«Nous prévoyons que le volume augmentera encore de 40 à 50 % en 2021», dit M. Boemi.

Divers projets d'infrastructure ont été entrepris ou sont en négociation pour augmenter la capacité globale du Port. En font partie des améliorations de 55 millions de dollars aux dispositifs ferroviaires.

M. Burrows fait remarquer que grâce à leur prévoyance, tous les ports du réseau Grands Lacs-Voie maritime ont augmenté ou pourraient augmenter leur capacité à peu de frais. «Nos ports sont bien placés pour jouer un rôle essentiel et durable dans la relance économique du Canada à la suite de la pandémie, dit-il. Cependant, nous devons faire en sorte que le gouvernement fédéral reconnaisse la nécessité de considérer le transport maritime comme un service essentiel devant être assuré sans interruptions.»

Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

FIÈRE PROUD

DE NOS EMPLOYÉS À L'APL AINSI QUE DES PILOTES MARITIMES DU SAINT-LAURENT

OF OUR EMPLOYEES AT THE LPA AND THE MARITIME PILOTS OF THE ST. LAWRENCE RIVER

www.pilotagestlaurent.gc.ca

Suivez-nous
Follow Us

GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE

Regardez notre vidéo
Watch our video

Photo :
Jean Cloutier

©VFPA

New grain-handling capacity at the Port of Vancouver has helped Canada's biggest port to set a mid-year record for bulk and containerized grain.

L'augmentation de la capacité de manutention de céréales au port de Vancouver a aidé le plus grand port du Canada à établir un nouveau record de mi-année pour les céréales en vrac et en conteneurs.

New capacity at Port of Vancouver

New capacity at the Port of Vancouver presents some major competition for Eastern Canada. Strong global demand for Canadian grain allowed the port to set a mid-year record of 16.3 mmt for bulk and containerized grain – up more than 10 per cent from last year.

The pandemic-related downtick in other commodities afforded more space for grain transport. The larger story, however, is years of efficiency modeling and upwards of $7.5 billion in capacity building through Asia-Pacific Gateway and Corridor projects and more recent National Trade Corridors Fund initiatives in anticipation of burgeoning crops.

"Working in partnership with the federal and provincial governments and private stakeholders we've invested in capacity-increasing projects that don't necessarily expand our footprint but improve efficiencies to be able to handle record grain volumes," says Doug Mills, Vancouver Fraser Port Authority's senior accounts representative.

"For instance, the port has been involved in modeling the rail and road networks to identify and eliminate bottlenecks with new overpasses and to

Capacité accrue au Port de Vancouver

L'augmentation de la capacité du Port de Vancouver en fait un grand concurrent pour l'Est canadien. La forte demande mondiale de céréales canadiennes a permis au Port d'établir un record, pour un premier semestre, de 16,3 mtm de céréales en vrac et conteneurisée – 10 % de plus que l'année passée.

La baisse de trafic d'autres produits en raison de la pandémie a laissé plus de place au transport de céréales. Au-delà de cela toutefois, il y a eu des années de recherche de gains en efficience et plus de 7,5 milliards de dollars consacrés à l'augmentation de la capacité, dans le cadre de projets de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Récemment, il y a aussi eu des initiatives liées au Fonds national des corridors commerciaux, en prévision de l'augmentation des récoltes.

«En partenariat avec les autorités fédérales et provinciales et des acteurs privés, dit Doug Mills, chargé de comptes principal à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, nous avons investi dans des projets d'augmentation de la capacité qui n'accroissent pas nécessairement notre superficie, mais bien notre efficacité. Nous pourrons ainsi recevoir des volumes records de céréales.»

«Par exemple, explique-t-il, le Port a participé à une modélisation des réseaux ferroviaire et routier pour repérer et éliminer les goulots d'étranglement, par exemple avec de nouveaux

ponts d'étagement. Il y a aussi eu une reconfiguration d'installations pour pouvoir accueillir des trains plus longs. Les projets financés ont donné à l'industrie la confiance voulue pour investir à son tour. Presque tous les terminaux céréaliers ont bénéficié d'une forme ou l'autre d'amélioration de la capacité, depuis les moyens d'accélérer le déchargement des trains jusqu'à notre tout nouveau terminal G3.»

Des investissements ont aussi été consentis pour parer aux vulnérabilités au mauvais temps. Celles-ci ont dans le passé menacé de miner la réputation de fiabilité du Port.

Le Port prépare maintenant son plan pour 2030. «Cette année record vient encore une fois rappeler la nécessité d'investissements pour continuer d'accroître la capacité qui sera vitale dans la relance économique d'après la pandémie au Canada, insiste M. Mills. Aujourd'hui, nous investissons sans doute davantage dans le secteur des céréales, pour ce qui est des terminaux, que dans tout autre aspect de notre port.»

M. Dahl, de Céréales Canada, souligne aussi la nécessité que le gouvernement fédéral garantisse le mouvement de tous les produits agricoles en tant que service essentiel. «Toute perturbation du service touche non seulement les expéditions du moment, mais aussi la réputation qu'ont les Canadiens, sur le long terme, de fournir constamment des produits de qualité. Nous devons aussi assurer notre capacité d'expédition toute l'année, surtout dans les mois de l'automne-hiver, quand la demande et les prix sont à leur plus fort, mais les conditions dans notre réseau sont variables et exigent des investissements supplémentaires.»

reconfigure space to accommodate longer trains," Mr. Mills explains. "The funded projects gave the industry the confidence to subsequently invest and we've seen almost every grain terminal undergo some form of capacity improvement, ranging from faster train unloading to our brand-new G3 Terminal."

Investments have also addressed weather vulnerabilities that with earlier bottlenecks threatened to harm the port's reputation for reliability.

The port is now working on its 2030 plan. "This record year points again to the need for additional investment to keep increasing capacity, which is key to Canada's post-pandemic economic recovery," Mr Mills stresses. "We're probably investing more in our grain sector in terms of dollars in our terminals than any other aspect of our port right now."

Mr. Dahl at Cereals Canada also underscores the need for the Canadian government to ensure the movement of all agricultural products as an essential service. "Any disruption in service not only affects the current shipments but the long-term reputation of Canadians to deliver quality products on a consistent basis. We also need to ensure that we have shipping capacity year-round, especially during the fall-into-winter months when peak demand and higher prices go together but conditions in our system are brittle and require additional investments."

As for 2021…

"The pandemic lockdown and related global economic crisis prompted a lot of concern about food security, which drove up demand and prices," Ms. Gardella says. "We're unlikely to see those same concerns next year."

"However, there has been a shift in consumer spending patterns away from restaurants towards more home-cooking that may favour Canada's higher quality wheat, even with more competitors in the space," she adds.

Russia's exports dropped significantly this year due to earlier arid conditions and greater domestic stockpiling to ensure food security, but they are expected to pick up next year. Likewise, Australia has made a huge rebound in its wheat production this year and will likely be major competition to Canada once again. "The wheat market is quite bearish which makes finding new markets quite challenging," Mr. Jamieson warns.

COVID-19 exposed agricultural vulnerabilities. "One of the biggest illuminations is how dependent our agriculture is on the food services/restaurant sector, both domestically and in the U.S.," Ms. Gardella affirms. "Some producers have been adept at quickly re-orienting products, but Canada should re-examine its competitive space to see how it can become more flexible and resilient in meeting consumer demands."

The pandemic lockdowns also exposed Canada's dependency on seasonal foreign workers as well as the lack of personal space both within their accommodations and at protein-based processing facilities. "I think we'll have more thought-out systems next year, especially if there isn't yet a vaccine readily available," Ms. Gardella says.

En 2021…

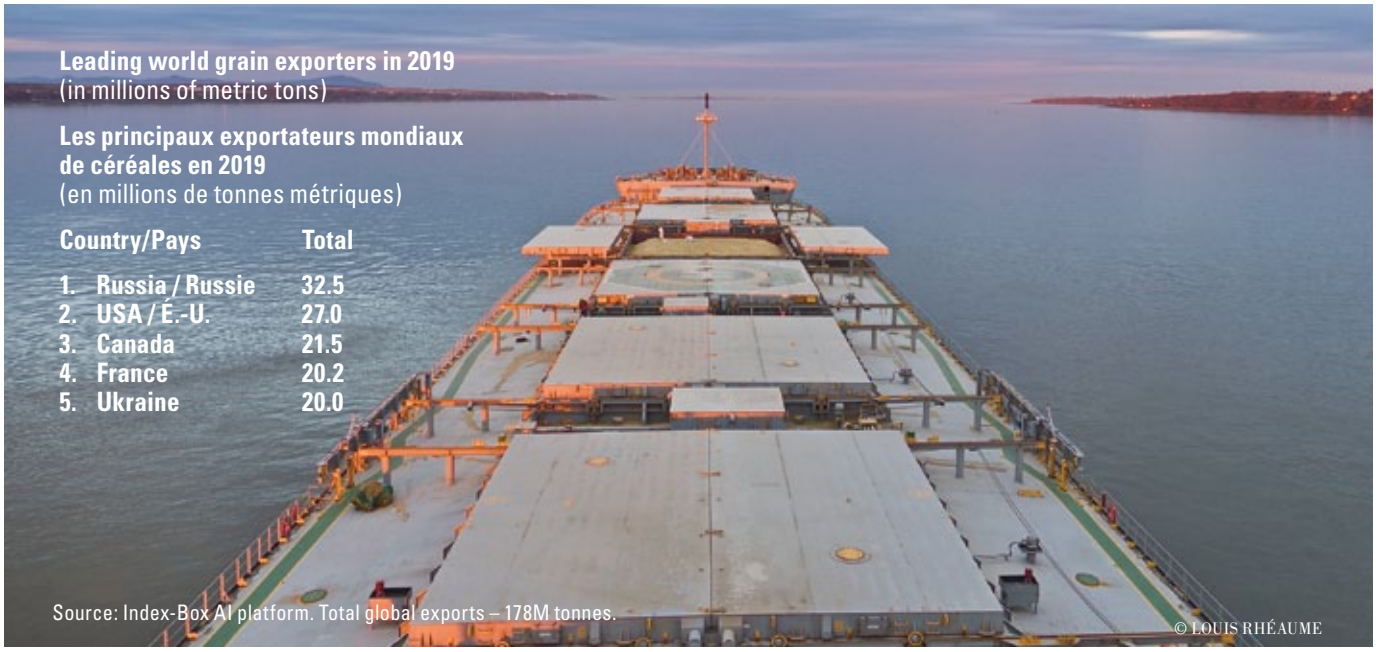
«Le confinement pour la pandémie et la crise économique mondiale qui en a découlé ont suscité de grandes inquiétudes pour la sécurité alimentaire, faisant grimper la demande et les prix, dit Mme Gardella. Nous ne verrons sans doute pas la même situation l'année prochaine.

«Cependant, l'évolution des dépenses des consommateurs, délaissant les restaurants en faveur de la cuisine à la maison, pourrait favoriser le blé canadien de qualité supérieure, même avec davantage de concurrents sur le marché.»

Les exportations russes ont baissé sensiblement cette année en raison de conditions arides et d'une augmentation des stocks nationaux visant à accroître la sécurité alimentaire. Elles devraient remonter l'an prochain. L'Australie retrouvera sans doute aussi sa place de grand concurrent pour le Canada, sa production de blé ayant fortement remonté cette année. «Le marché du blé est passablement baissier, de sorte qu'il est très difficile de trouver de nouveaux débouchés», prévient M. Jamieson.

La COVID-19 a révélé des vulnérabilités du secteur agricole. «Une des plus grandes leçons est la mesure dans laquelle notre agriculture compte sur le marché des services alimentaires et de la restauration, au pays et aux États-Unis, affirme Mme Gardella. Certains producteurs ont été très habiles pour réorienter rapidement leurs produits, mais le Canada devrait reconsidérer sa position concurrentielle pour voir de quelle façon il pourrait devenir plus souple et résilient en vue de répondre aux besoins des consommateurs.»

Le confinement a aussi exposé la dépendance du Canada à l'égard de travailleurs étrangers saisonniers ainsi que le manque d'espace personnel dans l'hébergement qui leur est fourni et dans les usines de transformation alimentaire. «Je crois que nous aurons des systèmes mieux réfléchis l'an prochain, surtout s'il n'y a pas encore de vaccin qui soit largement disponible», dit Mme Gardella.



Leading world grain exporters in 2019
(in millions of metric tons)

Les principaux exportateurs mondiaux de céréales en 2019
(en millions de tonnes métriques)

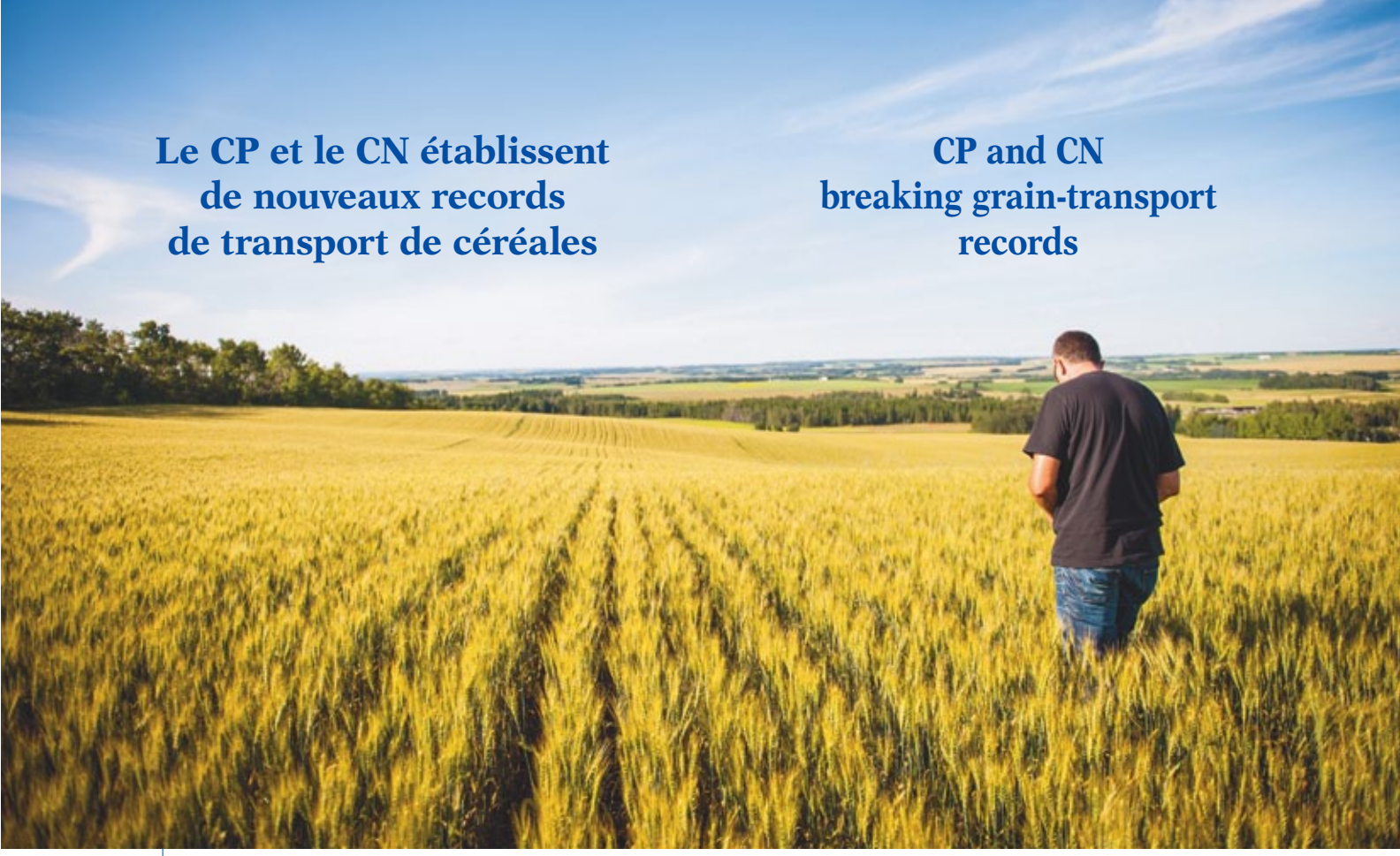
Country/Pays	Total
1. Russia / Russie	32.5
2. USA / É.-U.	27.0
3. Canada	21.5
4. France	20.2
5. Ukraine	20.0

Source: Index-Box AI platform. Total global exports – 178M tonnes.

© LOUIS RHÉAUME

Le CP et le CN établissent de nouveaux records de transport de céréales

CP and CN breaking grain-transport records



© ALBERTA WHEAT COMMISSION

In midst of his vast wheat fields, Alberta farmer Kevin Bender checks the quality of a bumper crop.

Au milieu de ses vastes champs de blé, l'agriculteur albertain Kevin Bender vérifie la qualité d'une récolte exceptionnelle.

Julie Gedeon

Partout dans le monde, la pandémie a déclenché une hausse subite de la demande de farine et d'autres produits du blé pour cuisiner à la maison. En conséquence, les chemins de fer canadiens ont été plus occupés que jamais.

CP Rail a transporté davantage de céréales canadiennes et de produits connexes en 2019-2020 qu'en toute année dans ses 139 ans d'histoire. À la fin de juillet 2020, la compagnie avait déplacé 27,5 millions de tonnes métriques (mtm), soit 2,75 mtm ou 10 % de plus que l'année précédente.

Le chemin de fer était prêt. CP avait annoncé en juin 2018 qu'il dépenserait 500 millions de dollars sur quatre ans pour améliorer sa flotte de wagons-trémies. «CP aura 3 300 nouveaux wagons-trémies de grande capacité en service d'ici la fin d'octobre, dit Joan Hardy, vice-président du CP responsable des ventes et du marché des céréales et des engrais. Nous prévoyons que 5 900 nouveaux wagons-trémies seront intégrés à la flotte à la fin 2022, quand ils représenteront environ 40 % de notre flotte céréalière.»

«CP a pu transporter 1 tonne métrique de céréales de plus par wagon au cours de la dernière campagne agricole, ajoute Mme Hardy en parlant des nouveaux wagons-trémies déjà en circulation. En outre, la plus grande longueur des trains et le mouvement efficace du matériel ferroviaire grâce à la réalisation du chargement et du déchargement par le client ont contribué à notre nouveau record.»

Sudden pandemic demand for home baking flour and other wheat products globally has kept Canadian railways busier than ever.

CP Rail hauled more Canadian grain and related products during the 2019-2020 crop year than in any other such year in its 139-year history. By the end of July 2020, the railway had transported 27.5 million metric tonnes (mmt) – 2.75 mmt or 10% more than the previous year.

The railway was at the ready with CP announcing in June 2018 that it would spend $500 million over four years to upgrade its fleet of hopper cars. "CP will have 3,300 new high-capacity hopper cars in service by the end of this October," says Joan Hardy, CP's vice-president, sales and market for grain and fertilizer. "We expect all 5,900 newly built hoppers in the fleet by late 2022 at which point they will comprise approximately 40 per cent of our entire grain fleet."

"CP was able to move one metric tonne of grain more per car this past crop year," Ms. Hardy adds in reference to the new hoppers already in service. "Additionally, longer train lengths and the efficient movement of rail assets through customer loading and unloading contributed to our latest record."

For its part, CN reported the best first half of the year, with 15mmt moved compared to the previous record of 13.9 mmt. It also reported a record crop-year-to date pace through June of 26.9 mmt versus the previous record of 26.5 mmt.

CP began introducing the first of its new high-efficiency product (HEP) trains in the summer of 2019 and has been adding them to its system as more grain elevators are expanded or built to accommodate the 8,500-foot trains with a loop track or ladder tracks.

As of September, there were 14 elevators on the railway's Canadian network that could welcome the HEP trains. "By the end of this year, 30 per cent of our high throughput elevators will be able to handle an 8,500-foot train," Ms. Hardy adds.

CP's investments in longer sidings and track network upgrades are permitting the approximately 2.5-mile-long trains to move seamlessly between elevators and ports. "The elevators are capable of receiving an intact 8,500-train with the empty hoppers placed clear of our main track operations," Ms. Hardy explains. "They're loaded on those side tracks and made ready for pickup again."

Other CP records are in the process of being achieved in the 2020-2021 crop year through improved communication, forecasting and quicker loading and unloading of railcars. "The continued progress towards 24/7 operations at various terminals is a key development," Ms. Hardy emphasizes.

As a result, CP moved 2.33 mmt in August – the second largest August volume in its history. "The start of the 2020-2021 crop has been very strong," Ms. Hardy says. "We expect to move 31.4 mmt of grain and grain products – a volume similar to last year's forecast."

Pour sa part, le CN a enregistré le meilleur premier semestre de l'année, avec un déplacement de 15 mmt par rapport au précédent record de 13,9 mmt. Il a également fait état d'un record de 26,9 mmt en juin, contre 26,5 mmt précédemment.

CP commencé à utiliser le premier de ses nouveaux trains HEP (haute efficacité) à l'été 2019, et en ajoute sur son réseau à mesure que des élévateurs à grains sont aménagés ou construits pour pouvoir recevoir les trains de 8 500 pieds, avec une voie de raccordement ou des faisceaux de triage.

En septembre, il y avait 14 élévateurs sur le réseau canadien de CP qui pouvaient accueillir les trains HEP. «À la fin de l'année, 30 % de nos élévateurs à débit élevé pourront recevoir un train de 8 500 pieds», ajoute Mme Hardy.

Les investissements de CP dans des voies d'évitement plus longues et des améliorations du réseau permettent aux trains faisant quelque 2,5 milles de longueur de passer aisément des élévateurs aux ports. « Les élévateurs peuvent recevoir un train de 8 500 pieds avec ses wagons-trémies vides à l'écart de la voie principale, explique Mme Hardy. Le train est chargé sur la voie d'évitement et y est préparé au départ. »

CP est en voie d'établir d'autres records en 2020-2021 grâce à une amélioration des communications et des prévisions, et une accélération du chargement et du déchargement des wagons. «Le progrès qui se poursuit vers des opérations 24 heures sur 24, sept jours sur sept, est un élément clé», insiste Mme Hardy.

CP a transporté 2,33 mtm en août, le deuxième plus fort volume de son histoire pour un mois d'août. «Le début de récolte 2020-2021 a été très fort, dit Mme Hardy. Nous prévoyons transporter 31,4 mtm de céréales et de produits de céréales, un volume semblable aux prévisions de l'année passée.»

© CEREALS CANADA

JOURNAL

Prince Rupert et Vancouver pourraient accroître leur part du marché des conteneurs sur la côte Ouest

Les désavantages majeurs des grands ports de la côte Ouest américaine, sur le plan du coût de l'itinéraire, mèneront sans doute à ce qu'une plus grande part des importations d'Asie recourant au transport multimodal passe par Vancouver et Prince Rupert. Le mouvement sera favorisé par l'agrandissement prévu de terminaux aux deux ports canadiens. C'est ce que soutient un récent rapport de la société d'experts-conseils Mercator commandé par la Pacific Maritime Association (PMA), basée à San Francisco.

«Même sans le Terminal 2 à Roberts Bank dans le Port de Vancouver, qui sera construit d'ici la fin de la décennie, les projets déjà en cours d'expansion de terminaux à conteneurs à Prince Rupert et à Vancouver pourraient donner à ces deux ports la capacité matérielle de détourner environ 15 % du volume des importations multimodales qui passent aujourd'hui par la baie de San Pedro et la baie Puget», indique le rapport en faisant référence aux ports américains de Los Angeles, Long Beach, Seattle et Tacoma.

Prince Rupert and Vancouver seen increasing West Coast container market share

The major route cost disadvantages of the U.S. West Coast gateways will likely lead to further capture of intact intermodal Asian import traffic flows by Vancouver and Prince Rupert, especially as planned terminal expansions are completed at the two Canadian ports, according to a recent report by the Mercator consulting firm commissioned by the San Francisco-based Pacific Maritime Association (PMA).

"Even without the development of Port Metro Vancouver's Roberts Bank Terminal 2 later this decade, capacity expansion projects already underway in container terminals in Prince Rupert and Vancouver could provide those two ports with the physical ability to divert approximately 15% of the intact intermodal import volumes now moving through San Pedro Bay and Puget Sound," said the report referring to the U.S. ports of Los Angeles, Long Beach, Seattle and Tacoma.

Higher terminal-to-rail costs and higher land trans-

The strong expansion of the Port of Prince Rupert has been attracting rising business with Asia from North America's West Coast.

La forte expansion du port de Prince Rupert a attiré un volume croissant de commerce entre la côte Ouest d'Amérique du Nord et l'Asie.

©JAN VOZENILEK

port costs are the key factors underpinning the route cost advantages that the BC ports have vis-à-vis the U.S. gateways for Chicago and other inland markets such as Memphis and Minneapolis.

Mercator estimates that U.S. West Coast ports handled 2.85 million TEUs of intact intermodal cargo in 2019. The ports of Vancouver and Prince Rupert, which have steadily eroded U.S. West Coast market share for intact intermodal cargo over the past five years, will have the capacity to handle at least 400,000 TEUs of new capacity by 2022. This is roughly equivalent to 15 percent of the intact intermodal cargo currently flowing through San Pedro Bay and the Puget Sound, according to Mercator.

The volume that is at risk could grow even higher as the Canadian ports expand their capacities in coming years. Mercator identifies the Chicago and Memphis markets as the most susceptible to Canadian competition because of their direct connection to the British Columbia ports by the two primary Canadian railroads.

For intermodal cargo, the British Columbia ports have significant route cost advantages as high as $600 per container over U.S. West Coast ports. This cost advantage is due to significantly lower rail rates charged by the Canadian railroads, as well as lower terminal costs to move the containers from ships to trains. The Canadian ports' cost advantage is even greater due to surcharges imposed at U.S. gateways, including the Harbor Maintenance Fee applied to carriers at West Coast ports and a transit fee for cargo in Southern California to access the Alameda Corridor.

"The U.S. West Coast ports continue to be the largest North American gateway for Asian imports, but that lead is being eroded not just by U.S. ports in the Gulf and East Coasts, but also by the two major ports in British Columbia," said PMA CEO Jim McKenna. "While the intact intermodal cargo identified in the Mercator study may account for a small percentage of our overall volume, it's still hundreds of thousands of containers each year representing millions of dollars in economic activity. This growing source of competition for valuable discretionary cargo is yet another wake-up call, especially for the Ports of LA, Long Beach, Seattle and Tacoma where most intermodal cargo is currently handled."

Pour la transition terminal-réseau ferroviaire et pour le transport terrestre jusqu'à Chicago ou d'autres marchés intérieurs comme Memphis ou Minneapolis, les coûts sont plus élevés à partir des ports américains qu'à partir des ports de Colombie-Britannique.

Mercator estime que les ports de la côte Ouest américaine ont manutentionné 2,85 millions d'EVP de trafic multimodal en 2019. Les ports de Vancouver et Prince Rupert, qui ont graduellement gagné de la part de marché sur ce trafic depuis cinq ans, augmenteront leur capacité d'au moins 400 000 EVP d'ici 2022. C'est l'équivalent d'environ 15 % du trafic multimodal qui passe actuellement par la baie de San Pedro et la baie Puget, selon Mercator.

Le volume que risquent de perdre les ports américains pourrait encore augmenter à mesure que les ports canadiens augmenteront leur capacité dans les années à venir. Mercator désigne le trafic à destination de Chicago et de Memphis comme le plus susceptible de passer aux ports canadiens, car les deux grands chemins de fer canadiens rejoignent directement ces deux marchés depuis les ports de Colombie-Britannique.

Pour le transport multimodal, les ports de Colombie-Britannique offrent un avantage important – jusqu'à 600 $ par conteneur – par rapport aux ports de la côte Ouest américaine. Les tarifs pratiqués par les compagnies ferroviaires canadiennes sont sensiblement plus bas. Les frais au terminal, pour transférer les conteneurs du navire au train, sont également inférieurs. L'avantage des ports canadiens est encore accru par des frais supplémentaires imposés aux ports américains, comme les frais d'entretien portuaire que doivent payer les transporteurs aux ports de la côte Ouest et les frais de transit de marchandises par le corridor Alameda, en Californie du Sud.

«Les ports de la côte Ouest américaine restent les plus importantes portes d'accès à l'Amérique du Nord pour les importations venant d'Asie, mais leur domination est en voie d'être érodée non seulement par des ports américains du Golfe et de la côte Est, mais aussi par les deux grands ports de Colombie-Britannique, affirme le PDG de la PMA, Jim McKenna. Le trafic multimodal examiné par Mercator ne représente qu'un faible pourcentage de notre volume total, mais il donne quand même des centaines de milliers de conteneurs par année et des millions de dollars d'activité économique. Cette source de concurrence croissante à l'égard d'un précieux trafic est un nouveau signal d'alarme pour les ports de Los Angeles, Long Beach, Seattle et Tacoma, par où passe le plus de trafic intermodal.»

Rising sea levels will force massive expansion of global seaports

Seaport footprints will need to expand by up to 3,689 square kilometers (1,424 square miles) worldwide in the next three decades to cope with the combination of sea-level rise and rising demand, according to a new study[1] published in *Earth's Future*, a peer-reviewed scientific journal focusing on climate change and future sustainability.

L'élévation du niveau de la mer forcera une expansion massive des ports maritimes mondiaux

L'empreinte des ports maritimes devra s'étendre jusqu'à 3 689 kilomètres carrés (1 424 milles carrés) dans le monde au cours des trois prochaines décennies pour faire face à la combinaison de l'élévation du niveau de la mer et de la demande croissante, selon une nouvelle étude[1] publiée dans *Earth's Future*, une revue scientifique axée sur le changement climatique et la durabilité future.

1. https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1029/2020EF001543

Aerial view of the mighty Port of Los Angeles, among the world ports likely destined to further enlarge their footprint.

Vue aérienne du grand port de Los Angeles, un des ports mondiaux qui augmenteront sans doute encore leur empreinte.

La nouvelle étude a modélisé la croissance du commerce et la demande portuaire jusqu'en 2050 sous quatre combinaisons d'interventions de politique climatique et d'augmentation de la température mondiale. Tous les scénarios conduisent à une augmentation du trafic dans les ports, nécessitant le doublement ou le quadruplement des zones portuaires.

Selon la nouvelle étude publiée par AGU [https://www.agu.org/], une organisation mondiale soutenant 130 000 passionnés et experts des sciences de la Terre et de l'espace, le coût de la construction de nouvelles capacités portuaires pour répondre à la demande de trafic de fret dépassera les coûts d'adaptation à l'élévation du niveau de la mer. Le scénario avec les restrictions minimales de gaz à effet de serre a produit les projections de coût les plus élevées, soit 750 milliards de dollars américains, générés principalement par l'expansion des ports pour répondre à la demande croissante.

Des études antérieures sur les impacts économiques du changement climatique sur les ports se sont concentrées sur les coûts d'adaptation des installations portuaires existantes à l'élévation du niveau de la mer et aux tempêtes plus fortes et plus fréquentes. Mais la demande de services portuaires continuera également d'augmenter, selon les projections de l'ONU sur le commerce maritime et l'industrie.

Selon la nouvelle étude, les politiques conçues pour limiter l'augmentation de la température mondiale à 2 degrés Celsius d'ici la fin du siècle devraient ralentir la croissance du commerce dans son ensemble, et modifier la distribution des biens échangés, augmentant, par exemple, le mouvement des produits bioénergétiques et la demande en baisse des combustibles fossiles. Les matières premières énergétiques représentent actuellement environ 40 % du commerce maritime.

Les navires transportent 80 % des marchandises commerciales dans le monde. Les ports se sont développés depuis les années 1980 pour répondre à la croissance du secteur tirée par la libéralisation des échanges, l'ouverture de l'économie chinoise et l'utilisation accrue des conteneurs.

Selon les auteurs de l'étude, l'intégration de stratégies d'adaptation dans les nouvelles constructions est un moyen relativement peu coûteux de prévenir les perturbations futures dues aux effets du changement climatique.

The new study modeled trade growth and port demand through 2050 under four combinations of climate policy interventions and global temperature increases. All scenarios lead to increased traffic through ports, requiring doubling or quadrupling port areas.

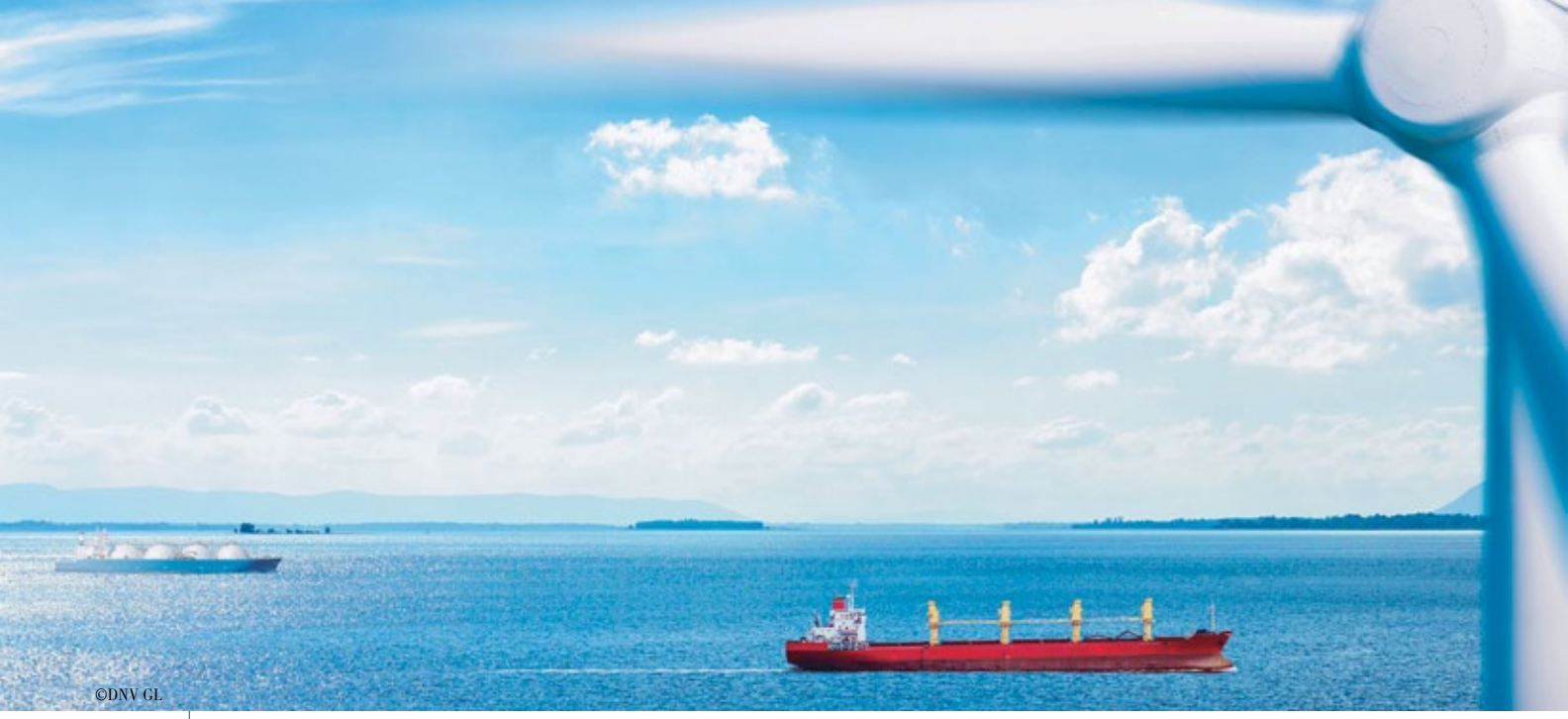
The cost of building new port capacity to meet demand for freight traffic will dwarf sea level rise adaptation costs, according to the new study published by AGU https://www.agu.org/ a global organization supporting 130,000 Earth and space science enthusiasts and experts. The scenario with minimal greenhouse gas restrictions produced the highest cost projections, 750 billion US dollars, generated mostly from port expansion to meet rising demand.

Previous studies of the economic impacts of climate change on ports have focused on the costs of adapting existing port facilities to sea level rise and stronger, more frequent storms. But demand for port services will also continue to rise, according to UN maritime trade and industry projections.

Policies designed to limit global temperature rise to 2 degrees Celsius by the end of century are expected to slow trade growth overall, according to the new study, and shift distribution of traded goods, increasing, for example, movement of bioenergy commodities and decreasing demand for fossil fuels . Energy commodities currently account for about 40% of seaborne trade.

Ships transport 80% of trade goods worldwide. Ports have been expanding since the 1980s to meet increasing growth in the sector driven by liberalization of trade, the opening of China's economy and increased use of containers.

Incorporating adaptation strategies into new construction is a relatively low-cost means to prevent future disruption from the effects of climate change, according to the study's authors.



The Maritime Forecast to 2050 is part of a series of Energy Transition Outlook reports produced by DNV GL.

Le rapport *Maritime Forecast to 2050* fait partie d'une série de documents de DNV GL portant sur la transition énergétique.

Ammonia and methanol seen likeliest future fuels in shipping decarbonization

L'ammoniac et le méthanol, carburants de l'avenir pour la décarbonisation du transport maritime

Leo Ryan

In a new study, DNV GL, a leading world classification society, has examined the future fuels landscape within the context of global shipping preparing a decarbonization pathway to meet International Maritime Organization (IMO) emissions reduction goals in 2050 and eventual full decarbonisation as soon as possible before 2100.

Industry observers stress the path is rather formidable, considering that barely 10% of the ships currently on order will run on alternative fuels upon delivery. This proportion will need to rise sharply if the IMO target of 50% emissions cut is to be achieved by mid-century.

In its key findings, the study points to dual-fuel methanol and ammonia engine and fuel and engine systems "as the most promising solutions towards 2050. Dual-fuel LNG engines gain a significant share of the IMO ambitions pathway with many ships retrofitting to methanol or ammonia engine and fuel systems towards mid-century."

Such a model, the study indicates, assumes favourable fuel prices and investment costs for onboard implementation. Also, investment costs for onboard storage solutions for these fuels are lower than for others, including hydrogen.

"However, ammonia engines and fuel systems are presently immature, and significant technical and safety challenges need to be solved," cautions DNV GL's *Maritime Forecast to 2050*.

Une nouvelle étude de DNV GL, une des grandes sociétés de classification, se penche sur l'avenir des carburants à l'heure où le secteur maritime mondial prépare la marche à la décarbonisation. Il y a d'abord la réduction des émissions selon les objectifs fixés par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2050, puis la décarbonisation complète aussitôt que possible avant 2100.

Des observateurs de l'industrie insistent sur le fait que le défi à relever est formidable, sachant qu'à peine 10 % des navires actuellement commandés utiliseront des carburants de remplacement. La proportion devra monter en flèche pour que la réduction de 50 % des émissions voulue par l'OMI soit réalisée d'ici le milieu du siècle.

L'étude désigne les solutions mixtes utilisant le méthanol et l'ammoniac, pour les moteurs et les systèmes d'alimentation en carburant, comme les plus prometteuses d'ici 2050. Elle soutient que les moteurs à bicarburation au GNL (gaz naturel liquéfié) occuperont une place importante sur la voie des objectifs de l'OMI. Vers le milieu du siècle, de nombreux navires adopteront une motorisation et des systèmes de carburation au méthanol ou à l'ammoniac.

Ce scénario repose sur l'hypothèse de prix favorables des carburants et de besoins raisonnables en investissements pour l'aménagement des navires. Par ailleurs, les investissements requis pour les solutions de stockage de ces carburants à bord sont moins élevés que pour d'autres carburants, comme l'hydrogène.

Le rapport *Maritime Forecast to 2050* de DNV GL fait

toutefois une mise en garde: les moteurs et systèmes de carburation à l'ammoniac ne sont pas encore au point; il reste d'importants enjeux techniques et de sécurité à résoudre.

L'étude se fonde sur 30 scénarios qui projettent la composition future de la flotte, l'utilisation d'énergie, les carburants utilisés et les émissions de CO_2 d'ici 2050. En tout, 16 types de carburant et 10 technologies de systèmes de carburation sont examinés dans le rapport.

«Le grand défi à relever aujourd'hui est de trouver le moyen d'arriver à la décarbonisation, dit Knut Ørbeck-Nilssen, PDG de DNV GL–Maritime. La volonté de réduire les émissions de GES est en train de devenir le facteur déterminant dans la prise de décisions pour l'avenir du secteur maritime.

«La pression d'agir de façon décisive est en hausse. Le mieux étant l'ennemi du bien, nous ne devons pas attendre l'arrivée d'une solution idéale, au risque de ne faire aucun progrès du tout. Au départ d'un éventail de scénarios avec différents types de carburants, différentes technologies et des degrés variables d'exigences réglementaires, notre nouveau rapport aide à tracer une voie à suivre. Il offre aux armateurs de l'information précise sur la façon de surmonter les difficultés et saisir les possibilités.»

Le rapport soutient que le choix de carburant est le facteur essentiel dans la décarbonisation du transport maritime. L'industrie est à l'aube d'une transition, étant placée devant de nombreuses options possibles à côté des carburants usuels. La diversification croissante des carburants signifie que le choix de motorisation et de carburant présente maintenant le risque de se retrouver avec des actifs échoués. Le choix devient encore plus complexe quand on prend en compte les répercussions de la disponibilité, des prix et des politiques sur les différents carburants.

Pour cerner cette complexité et aider à clarifier la situation, le rapport présente une vaste gamme de scénarios faisant ressortir les risques possibles de différents choix de carburant. Pour bien illustrer les ramifications, outre les voies à suivre, le rapport comprend une analyse détaillée de la construction de vraquiers Panamax. En mettant les décisions sur la technologie à l'épreuve selon diverses démarches et divers scénarios, le rapport indique le rendement potentiel et l'efficacité des divers choix sur le plan de la décarbonisation.

Il y a 30 scénarios, menant à des résultats très différents quant aux carburants utilisés dans la flotte. Dans les scénarios sans volonté de décarbonisation, le mazout lourd à très faible teneur de soufre, le gazoil marin et le GNL dominent. Dans les voies menant à la décarbonisation, une variété de carburants carboneutres prennent une part de marché allant de 60 à 100 % en 2050.

Dans les scénarios de décarbonisation, il est difficile de discerner les gagnants parmi les nombreux carburants possibles. Le GNL fossile acquiert une forte part jusqu'à ce que la réglementation soit resserrée en 2030 ou 2040. Le biogazoil marin, le gazoil marin-électrocarburant, le bio-GNL et le GNL-électrocarburant ressortent comme carburants de substitution pour les navires actuels. D'ici 2050, l'ammoniac-électrocarburant, l'ammoniac bleu et le biométhanol ont une forte part de marché et sont les carburants carboneutres les plus prometteurs sur le long terme.

Fait étonnant, le modèle indique que l'hydrogène sera relativement peu adopté comme carburant de navire, en raison à la fois du prix estimé de ce carburant et de l'investissement nécessaire pour le moteur et le système de carburation. Cependant, l'hydrogène joue un rôle essentiel dans la production de plusieurs carburants carboneutres comme l'ammoniac-électrocaburant, l'ammoniac bleu et le méthanol-électrocarburant, qui seraient tous largement adoptés sur les voies de la décarbonisation. L'hydrogène pourrait aussi trouver des créneaux sur certains types de navires, tels que traversiers et bateaux de croisières, ainsi que dans certaines régions où des investissements ont été effectués dans la production et la distribution.

The study is based on a library of 30 scenarios which project future fleet composition, energy use, fuel mix, and CO_2 emissions to 2050. Sixteen different fuel types and 10 fuel technology systems are modelled in the report.

"The grand challenge of our time is finding a pathway towards decarbonization," said Knut Ørbeck-Nilssen, CEO of DNV GL – Maritime. "Reducing GHG emissions is rapidly becoming the defining decision-making factor for the future of the shipping industry.

"The pressure to act decisively is mounting. Perfect is the enemy of good, and so we mustn't wait for an ideal solution to arrive and risk making no progress at all. Using a wide range of scenarios involving different fuel types and technologies, and varying degrees of regulatory pressure, our new report helps to map a way forward, offering shipowners clear insights on how to meet the challenges and opportunities ahead."

The Maritime Forecast identifies the choice of fuel as the essential factor in decarbonizing shipping. The industry is at the beginning of a transition phase, with many potential options emerging alongside conventional fuels. This increasingly diverse fuel environment means that engine and fuel choice now represent potential risks that could lead to a stranded asset. Factoring in the impacts of availability, prices and policy, on different fuels, makes the choice even more complex.

To capture this complexity and help make this picture clearer the report offers a wide range of scenarios, outlining the potential risks of a particular fuel choice. To make the ramifications concrete, alongside the pathways, it includes detailed analysis of a Panamax bulk carrier newbuilding. By stress testing technology decisions under the various pathways and scenarios, the Forecast presents potential performance and the carbon robustness of the various design choices.

The 30 scenarios result in widely different outcomes for the fuel mix in the fleet. In the scenarios with no decarbonization ambitions, very low sulphur fuel oil, marine gas oil and LNG dominate. While under the decarbonization pathways, in 2050 a variety of carbon-neutral fuels holds between 60% and 100% market share.

Under the decarbonization scenarios it is hard to identify clear winners among the many different fuel options. Fossil LNG gains a significant share until regulations tighten in 2030 or 2040. Bio-MGO, e-MGO, bio-LNG and e-LNG emerge as drop-in fuels for existing ships. By 2050, E-ammonia, blue ammonia and bio-methanol frequently end up with a strong share of the market and are the most promising carbon-neutral fuels in the long run.

A surprising result from the model is the relative limited uptake of hydrogen as a ship fuel, as a result of both the estimated price of the fuel and the investment costs for the engine and fuel systems. Hydrogen, however, plays an integral role as a building block in the production of several carbon-neutral fuels such as e-ammonia, blue ammonia and e-methanol, all of which gain significant uptake under the decarbonization pathways. It may also find niche applications in some vessel types, such as ferries and cruise vessels, as well as in specific regions where investments have been made into local production and distribution.

© DP WORLD

Centerm at the Port of Vancouver is part of a global network of terminals operated by DP World, including several on the east and west coasts of Canada.

Le terminal Centerm du port de Vancouver fait partie d'un réseau mondial de terminaux exploités par DP World, qui en comprend plusieurs sur les côtes Est et Ouest du Canada.

Québec's big pension fund and DP World plan to invest $4.5 billion in world ports

Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) and DP World recently announced they will inject an additional $4.5 billion in their joint, global portfolio of port terminals. This will raise to $8.2 billion the combined investment by the two parties since they formed their joint venture in 2016.

In Canada, the Dubai-based enterprise already has a substantial footprint, with terminals at the ports of Vancouver, Prince Rupert, Nanaimo, Saint John and, most recently, at Fraser Surrey Docks in British Columbia. The fresh funds will be used expand the platform's substantial footprint worldwide, including in Europe.

The investment platform will pursue its deployment and diversification objectives by expanding across a wider part of the integrated marine supply chain, such as logistics services linked to terminals.

"The opportunity landscape for the port and logistics industry is significant and the outlook remains positive as consumer demand triggers major shifts across the global supply chain," said Sultan Ahmed Bin Sulayem, group chairman and CEO of DP World. "Best-in-class well connected ports and efficient supply chains will continue to play an active role in advancing global trade and cultivating the business environments closest to their operations. We look forward to working together on new investments that will connect key international trade locations worldwide," Bin Sulayem added.

As an investor, the CDPQ has shown increased interest in infrastructure assets that offer steady long-term returns.

La grande caisse de retraite du Québec et DP World prévoient d'investir 4,5 milliards de dollars dans les ports mondiaux

La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et DP World ont annoncé qu'elles injecteraient 4,5 milliards de dollars supplémentaires dans leur portefeuille mondial commun de terminaux portuaires. Cela portera à 8,2 milliards de dollars l'investissement combiné des deux parties depuis la création de leur coentreprise en 2016.

Au Canada, l'entreprise basée à Dubaï a déjà une empreinte substantielle, avec des terminaux aux ports de Vancouver, Prince Rupert, Nanaimo, Saint John et, plus récemment, à Fraser Surrey Docks en Colombie-Britannique. Les nouveaux fonds seront utilisés pour étendre la présence substantielle de la plateforme dans le monde entier, y compris en Europe.

La plateforme d'investissement poursuivra ses objectifs de déploiement et de diversification en s'étendant sur une partie plus large de la chaîne d'approvisionnement maritime intégrée, comme les services logistiques liés aux terminaux.

«Le contexte d'occasions d'affaires pour le secteur portuaire et logistique est important et les perspectives restent positives, car la demande des consommateurs déclenche des changements majeurs dans la chaîne d'approvisionnement mondiale», a déclaré Sultan Ahmed Bin Sulayem, président du groupe et PDG de DP World. «Les meilleurs ports bien connectés de leur catégorie et des chaînes d'approvisionnement efficaces continueront de jouer un rôle actif dans la promotion du commerce mondial et dans le développement des environnements commerciaux les plus proches de leurs opérations. Nous sommes impatients de travailler ensemble sur de nouveaux investissements qui relieront les principaux sites de commerce international dans le monde entier», a ajouté Bin Sulayem.

En tant qu'investisseuse, la CDPQ a manifesté un intérêt accru pour les actifs d'infrastructure qui offrent des rendements stables à long terme.

CSL dévoile son Rapport de développement durable

Le Groupe CSL, le plus grand propriétaire et exploitant de navires autodéchargeurs au monde, a publié son septième Rapport annuel sur le développement durable[1] de l'entreprise, détaillant les performances de la société en 2019 et les progrès réalisés par rapport à ses objectifs de durabilité à court et à long terme.

Le rapport couvre les résultats de CSL et les initiatives en cours dans les domaines de la gouvernance, de la sécurité, de la responsabilité environnementale, de l'éthique, du lieu de travail, de l'engagement communautaire et de la valeur pour les clients. De plus, cette année, le rapport décrit la vision et la stratégie de transformation numérique de CSL.

Parmi les faits saillants notables, citons: CSL a livré six navires et lancé quatre projets de construction et de conversion, et une réduction de 3,8 % des gCO_2eq / tonne-nm a été obtenue pour les voyages en charge par rapport à 2018.

«Chaque année, le Rapport de développement durable de CSL informe nos clients, nos employés et nos partenaires de ce que fait CSL pour améliorer les impacts environnementaux et sociaux de ses activités et rend compte de ses valeurs profondes et de son engagement envers une économie mondiale viable», a fait observer Louis Martel, président et chef de la direction, Groupe CSL.

«En 2019, le secteur maritime et CSL ont continué de se moderniser et d'évoluer, et nous avons redoublé d'efforts pour faire de la durabilité un moteur de transformation clé. Nous estimons qu'un comportement socioresponsable est bon pour les gens, la planète et l'entreprise», a poursuivi M. Martel.

Parmi les autres faits saillants du rapport: un projet de R&D sur la technologie éolienne a été lancé et des tests ont été menés sur les additifs pour carburants, les biocarburants et le nettoyage robotisé de la coque; des systèmes de traitement des ballasts et des unités de protection contre les rejets d'eaux huileuses ont été installés à travers la flotte, et une stratégie de transformation numérique ambitieuse a été lancée pour améliorer l'expérience client et améliorer l'efficacité et la durabilité de l'entreprise.

Le rapport 2019 a été préparé en utilisant les directives de durabilité G4 de la Global Reporting Initiative (GRI) comme référence. Les domaines dans lesquels le rapport est conforme aux objectifs de développement durable des Nations Unies ont également été notés.

CSL Group releases Corporate Responsibility Report

The CSL Group, the largest owner and operator of self-unloading ships in the world, recently released its seventh annual Corporate Sustainability Report[1], detailing the company's 2019 performance and progress on its short and long-term sustainability goals.

The report covers CSL's results and ongoing initiatives in the areas of governance, safety, environmental responsibility, ethics, the workplace, community engagement, and value for customers. Additionally, this year, the report outlines CSL's digital transformation vision and strategy.

Notable highlights include: CSL delivered six vessels and began four newbuild and conversion projects, and a 3.8 percent reduction in gCO2eq/tonne-nm was achieved for loaded voyages compared to 2018.

«Every year, the CSL Corporate Sustainability Report informs our customers, employees and partners on our efforts to improve the environmental and social impacts of our activities and tells the story of CSL's deeply rooted values and commitment to a sustainable global economy,» said Louis Martel, President and CEO of The CSL Group.

«In 2019, as the shipping industry and CSL continued to modernize and change, we doubled up on our resolve to make sustainability a core driver in our transformation. The way we see it, being socially responsible is good for people, for the planet and for our business.»

Among other report highlights: wind technology R&D project was launched, and testing was conducted on fuel additive, biofuels and robotic hull cleaning; ballast treatment systems and oily water discharge protection units were installed in the fleet, and an ambitious digital transformation strategy was launched to enhance the customer experience and improve the efficiency and sustainability of the business.

The 2019 Report was prepared using the Global Reporting Initiative's G4 Sustainability Guidelines as a reference. The areas in which the report aligns with the United Nations Sustainable Development Goals were also noted.

1. https://www.cslships.com/fr/centre-medias/brochures/rapport-de-developpement-durable-2019
https://www.cslships.com/en/media-center/brochures/csls-corporate-sustainability-report-2019

© ALGOMA

Canadian Great Lakes carriers have been experiencing a busy season transporting grain.

Les transporteurs canadiens des Grands Lacs ont connu une forte saison pour le transport de céréales.

Seaway grain shipments continue sharp gains

The global pandemic continued to impact cargo volume in certain commodities on the St. Lawrence Seaway, but Canadian grain shipments continued to show impressive gains, topping 6.2 million tonnes in the April 1 to end September commercial navigation period. This represented a 20% increase from a year earlier. Overall shipments through the North American waterway totaled 23.2 million tonnes – a decline of 8%.

While the grain rush has helped lift cargo totals, Great Lakes-Seaway shipping also reported decreases in commodities related to steel production, and the energy and construction sectors. Iron ore was down 20.6% at 4.2 million tonnes, dry bulk down 12.6% at 6.5 million tonnes, and liquid bulk down by 27.4%. General cargo, which includes project cargo, held pretty steady with a moderate drop of 2.8%.

"In a year of many ups and downs, we're pleased to see grain exports perform remarkably well," Terence Bowles, President and CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation, said in October. "The new Prairie wheat and canola crops have been arriving by rail over the past few weeks at the Port of Thunder Bay and the Ontario soybean harvest is now underway. We anticipate strong grain shipments will continue for the remainder of the year."

The Port of Thunder Bay reported that grain shipments up to the end of September totaled 5.97 million tonnes, an increase of 23 per cent over the same period in 2019.

"Grain shipments at the port have been up every

Les expéditions de céréales par la Voie maritime continuent de progresser fortement

La pandémie mondiale a continué d'avoir des répercussions sur le volume de certaines marchandises transportées sur la Voie maritime du Saint-Laurent, mais les expéditions de céréales canadiennes ont continué d'afficher des gains impressionnants, dépassant 6,2 millions de tonnes au cours de la période de navigation commerciale allant du 1er avril à la fin septembre. Cela représente une augmentation de 20 % par rapport à l'année précédente. Les expéditions totales par la voie navigable nord-américaine ont atteint 23,2 millions de tonnes, soit une baisse de 8 %.

Bien que la ruée vers les céréales ait contribué à augmenter le volume des cargaisons, le transport maritime sur les Grands Lacs et la voie maritime a également enregistré une baisse des produits liés à la production d'acier et aux secteurs de l'énergie et de la construction. Le minerai de fer a baissé de 20,6 % à 4,2 millions de tonnes, le vrac sec de 12,6 % à 6,5 millions de tonnes, et le vrac liquide de 27,4 %. Le fret général, qui comprend le fret de projet, est resté assez stable avec une baisse modérée de 2,8 %.

«En cette année marquée par de nombreux hauts et bas, nous sommes heureux de constater que les exportations de céréales se sont remarquablement bien comportées», a déclaré en octobre Terence Bowles, président et directeur général de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. «Les nouvelles récoltes de blé et de canola des Prairies sont arrivées par chemin de fer au cours des dernières semaines au Port de Thunder Bay et la récolte de soja de l'Ontario est maintenant en cours. Nous prévoyons que les fortes expéditions de céréales se poursuivront pendant le reste de l'année».

Le Port de Thunder Bay a indiqué que les expéditions de céréales jusqu'à la fin septembre s'élevaient à 5,97 millions de tonnes, soit une augmentation de 23 % par rapport à la même période en 2019.

«Les expéditions de céréales au Port ont augmenté chaque mois cette saison pour répondre à la demande mondiale de pain et de pâtes. Toutes ces céréales provenaient des cultures des Prairies de l'année dernière», a déclaré Tim Heney, président et directeur général de l'Autorité portuaire de Thunder Bay. «Nous avons maintenant plus de 500 000 tonnes métriques de la nouvelle récolte en stock qui attendent d'être expédiées sur des navires. Les déchargements de wagons au Port au cours des dernières semaines continuent d'augmenter de manière significative par rapport à 2019. Nous avons un automne chargé devant nous».

month this season to meet world demand for bread and pasta. All of that grain was from last year's Prairie crops," said Tim Heney, President and CEO of Thunder Bay Port Authority. "We now have more than 500,000 metric tons from the new harvest in storage waiting to get shipped out on vessels. Rail car unloads at the port over the last weeks continue to be significantly up compared to 2019. We have a busy fall ahead of us."

ANNONCEURS ADVERTISERS

CLSLP - CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CPBSL - CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT
http://cpbsl.ca ..... Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière

CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME
https://www.marinedelivers.com/membership/ 53

CMPA – CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION
APMC - ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
http://www.marinepilots.ca/ 1

CP - CANADIAN PACIFIC RAILWAY
LA SOCIÉTÉ DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE
https://www.cpr.ca/en/choose-rail/port-saint-john ..... Back Cover/couverture arrière

CSL – CANADA STEAMSHIP LINES
https://www.cslships.com/en 9

FEDNAV
http://fednav.com 37

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC
https://fondationimq.ca/ 19

GROUPE DESGAGNÉS
http://www.groupedesgagnes.com ..... Inside Front Cover / Couverture intérieure avant

IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
http://www.imo.org 27

KILDAIR SERVICE ULC
http://kildair.com/ 4

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca 57

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY
https://www.mtrtml.com/login.php 35

MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE
CSME – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME
http://www.sim-pilot.com ..... Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière

NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE
http://navtech.ca 16

PORT OF ANTWERP
PORT D'ANVERS
https://www.portofantwerp.com/en/nextgendistrict 30

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL
https://www.port-montreal.com 33

PORT OF MONTREAL – Notice of appointment – Paul Bird
PORT DE MONTRÉAL – Avis de nomination – Paul Bird
https://www.port-montreal.com/en/the-port-of-montreal/projects/terminal-in-contrecoeur 7

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES
http://www.portsi.com 45

PORT OF THUNDER BAY
https://www.portofthunderbay.ca/ 54

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD
https://www.portvalleyfield.com 40-41

QSL
https://www.qsl.com 25

SAUER COMPRESSORS USA
https://www.sauerusa.com/ 10

SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONONIQUE DU SAINT-LAURENT
http://www.st-laurent.org 26

SPLIETHOFF
http://www.spliethoff.com 43

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
http://seaway.ca 51

URGENCE MARINE
http://urgencemarine.com 59

VALPORT
http://valport.ca 40-41

VIRTUAL MARITIME ACADEMY
https://www.virtualmaritime.academy/ 16

CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME • MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE •

CSEM MSRC

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

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

TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

- Manoeuvring feasibility studies for LNG Terminals
- Port modernization projects
- Transit procedures
- Establishing escort tug requirements and procedures

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!

A division of the
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

Quebec, Quebec
CANADA

www.sim-pilot.com
+1 418 692-0183

A to B Because it's the shortest route

Ship your goods faster with our 200 mile advantage from the East Coast.

CP's shorter access between Port Saint John and Montreal, Toronto and Chicago means faster shipping to and from global and regional markets. Providing superior optionality, our network and services have the capacity to grow, creating new solutions and opportunities to support your business.

CP

cpr.ca/PSJ