No100

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
PRINTEMPS • SPRING 2021

CANADA'S SHIPYARDS MOVING IN HIGH GEAR

LES CHANTIERS NAVALS DU CANADA PRENNENT DE L'ESSOR

Revived prospects in shortsea shipping

Renouveau de l'intérêt pour le transport maritime à courte distance

Strategic market on recovery path MIDWEST

Un marché stratégique sur la voie de la reprise

8,95 $

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

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
Montréal's Top Employers 2021

PRINTEMPS 2021 • SPRING 2021

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

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

Collaborateurs / Contributing editors:
Bill Beck, Terence F. Bowles,
Brent Frederick, Julie Gedeon, Colin Laughlan,
Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick,
Tom Peters, Nick Savvides, Mathieu St-Pierre.

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, Business Development and Production Director
Directeur Marketing, Développement des affaires et Production
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

100 SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / *COLUMNS*

7 PREMIÈRE BORDÉE / *FIRST WATCH*
Leo Ryan

13 ÉCHOS DE L'ATLANIQUE / *ATLANTIC HORIZONS*
Tom Peters

16 ÉCHOS DU PACIFIQUE / *PACIFIC HORIZONS*
Colin Laughlan

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

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

28 *Canada paves the way to more complete, ultramodern electronic navigation charts*

Le Canada ouvre la voie à des cartes de navigation électroniques plus complètes et ultramodernes

Captain/Capitaine Pascal Rhéaume

Et aussi /And more...

86 SIGNET / *BOOKMARK*

88 JOURNAL

96 ANNONCEURS / *ADVERTISERS*

46 DOSSIER

CANADA'S SHIPYARDS MOVING IN HIGH GEAR

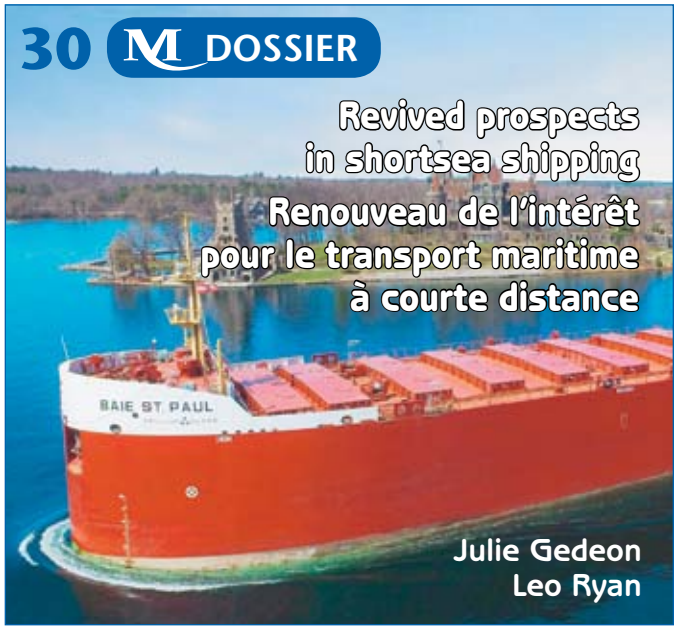
LES CHANTIERS NAVALS DU CANADA PRENNENT DE L'ESSOR

Colin Cooke
Carroll McCormick
Leo Ryan

30 DOSSIER

Revived prospects in shortsea shipping

Renouveau de l'intérêt pour le transport maritime à courte distance



Julie Gedeon
Leo Ryan

70 DOSSIER MIDWEST

Strategic market on recovery path

Un marché stratégique sur la voie de la reprise

Leo Ryan

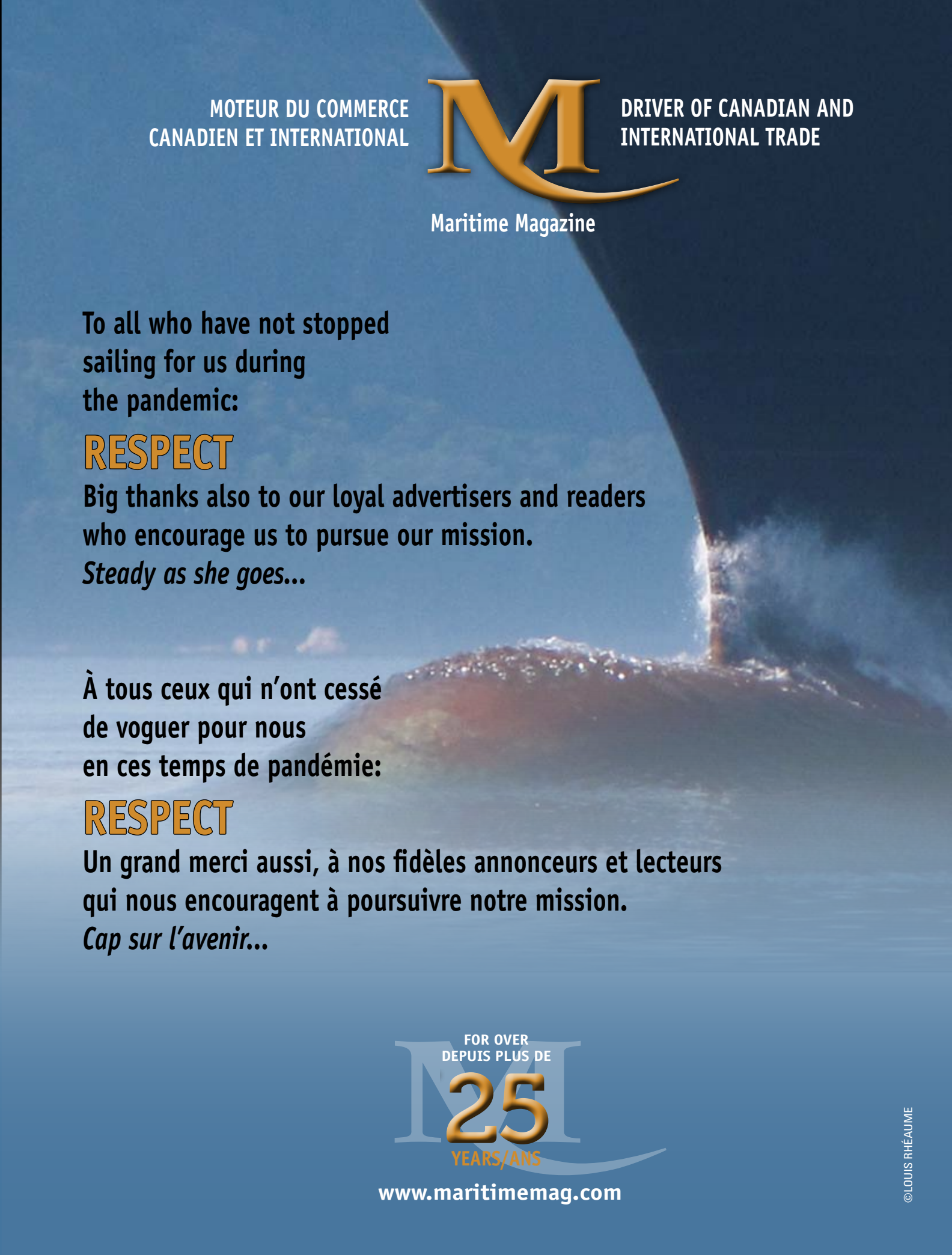
COUVERTURE / *COVER*

It was quite a challenge to find the most appropriate cover photo to illustrate how Canada's burgeoning shipyards are meeting the challenges of growing demand. Few would disagree that no shipyard can thrive without a team of highly-skilled welders. So our special thanks to the professional photographer who took this truly powerful shot at Heddle Marine's Port Weller Dry Docks in St. Catharines, Ontario.

Ce ne fut pas une mince affaire de trouver la photo de couverture qui illustrerait le mieux la façon dont les chantiers navals florissants du Canada parviennent à relever les défis que pose une demande croissante. Or, il est évident qu'un chantier naval ne peut rien sans une équipe de soudeurs hautement qualifiés. Nous félicitons donc le photographe professionnel qui a croqué cette scène puissamment évocatrice au chantier naval Port Weller Dry Docks de Heddle Marine à St. Catharines (Ontario).

Photo: Carole & Roy Timm Photography

Maritime Magazine
25th Anniversary
QSL • CAQ
25e anniversaire
Maritime Magazine
AAPC • ACPA
Maritime Magazine
ST. LAWRENCE SEAWAY
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
1959
50
2009
Maritime Magazine
25e anniversaire SODES 25th anniversary
150
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT
Maritime Magazine
GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
PERSPECTIVES 2012 OUTLOOK
LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT
50 YEARS OF WINTER NAVIGATION TO MONTREAL
ANS DE NAVIGATION HIVERNALE JUSQU'À MONTRÉAL
M
100
MARITIME MAGAZINE 2021
Maritime Magazine
FEDNAV
Maritime Magazine
Maritime Magazine
CSL
DOSSIER
North Atlantic Trade
Commerce Atlantique-Nord
Maritime Magazine
SHIFTING NORTH ATLANTIC TRADE HORIZONS
HORIZONS COMMERCIAUX FLUCTUANTS DANS L'ATLANTIQUE NORD
QUEBEC SHIPYARDS ON THE MOVE
ÇA BOUGE DANS LES CHANTIERS MARITIMES QUÉBÉCOIS
Maritime Magazine
AAPC • ACPA
PUSHING THE LIMITS
REPOUSSER LES FRONTIÈRES
PORT DE/OF TROIS-RIVIÈRES
WIND IN ITS SAILS
LE VENT EN POUPE
Maritime Magazine
SHORTSEA
CHALLENGES AND SUCCESSES
TMCD
OBSTACLES ET RÉUSSITES
KEY TARGET FOR SHIPPERS
MIDWEST
CIBLE STRATÉGIQUE POUR LES EXPÉDITEURS
PROJECT CARGO
FOCUS ON DIVERSIFICATION
CARGAISONS SPÉCIALES
PRIORITÉ À LA DIVERSIFICATION
Maritime Magazine
Canadian ports position for post-COVID-19 rebound
Les ports canadiens préparent la relance après la COVID-19



MOTEUR DU COMMERCE
CANADIEN ET INTERNATIONAL

DRIVER OF CANADIAN AND
INTERNATIONAL TRADE

Maritime Magazine

To all who have not stopped
sailing for us during
the pandemic:

RESPECT

Big thanks also to our loyal advertisers and readers
who encourage us to pursue our mission.
Steady as she goes...

À tous ceux qui n'ont cessé
de voguer pour nous
en ces temps de pandémie:

RESPECT

Un grand merci aussi, à nos fidèles annonceurs et lecteurs
qui nous encouragent à poursuivre notre mission.
Cap sur l'avenir...

FOR OVER
DEPUIS PLUS DE
25
YEARS/ANS

www.maritimemag.com

©LOUIS RHÉAUME

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

CREDIT | LYNE SAVARD

KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

Leo Ryan
Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

À l'aube de son deuxième siècle

La Jones Act restera-t-elle encore longtemps invincible?

Il semblerait qu'avec le passage des années, elle devient de plus en plus enracinée. Depuis 1920, la *Merchant Marine Act*, qu'on appelle familièrement Jones Act, a été farouchement défendue par chaque président des États-Unis, qu'il soit démocrate ou républicain. Il en va de même avec le nouveau locataire de la Maison-Blanche, Joe Biden, énergiquement soutenu par son secrétaire aux Transports Pete Buttigieg – ainsi que par l'éventail habituel d'intérêts du secteur de la construction navale, de défenseurs du pavillon américain, de groupes de la marine marchande et de syndicats maritimes.

Justifiée principalement au prétexte qu'elle est vitale à la sécurité nationale des États-Unis, la Jones Act, est la plus ancienne loi protectionniste survivant dans le monde moderne, industrialisé, caractérisé par la libéralisation du commerce. Ses détracteurs la considèrent comme un dinosaure qui contribue au déclin du secteur maritime américain plutôt que de le renforcer. Elle limite le transport maritime de marchandises à l'intérieur des États-Unis aux navires construits aux États-Unis, appartenant à des armateurs américains et ayant un équipage américain.

En conséquence, les transporteurs canadiens et autres se voient interdire de transporter des biens entre deux ports américains, malgré l'avantage compétitif qu'ils assureraient sur les plans des coûts et de la technologie. Des exemptions sont accordées par le Congrès uniquement lorsqu'aucun navire répondant aux critères de la Jones Act n'est intéressé à desservir un marché donné. À cette exception près, comme l'a exprimé succinctement le Forum économique mondial, la Jones Act est «l'exemple le plus restrictif au monde de loi sur le cabotage».

Biden affiche ses couleurs

Le 25 janvier 2021, le président Biden a signé un décret renforçant les critères de la politique «*Buy American*», insistant explicitement sur l'importance de la Jones Act.

Il a été immédiatement applaudi par le Shipbuilders Council of America, l'American Maritime Partnership, l'Offshore Marine Service Association et des firmes se

The Jones Act is an economic burden, discourages the use of American products, and has left the United States with a shrunken, uncompetitive maritime sector – Cato Institute.

La Jones Act est un fardeau économique, elle décourage l'utilisation de produits américains et elle a fait que les États-Unis n'ont plus qu'un secteur maritime diminué et non concurrentiel.

Entering its second century

Jones Act an indestructible dinosaur for how long?

Seemingly the older it gets, the more impregnable it becomes. Ever since 1920, the Merchant Marine Act better known as the Jones Act, has been staunchly supported by every American President, whether Democrat or Republican. Now add to the list the new occupant of the White House, Joe Biden, enthusiastically endorsed by Pete Buttigieg, the Secretary of Transportation - plus the traditional host of shipbuilding interests, U.S.-flag advocates, merchant mariner groups, and maritime union organizations.

Chiefly justified on the pretence it is vital to U.S. national security, the Jones Act represents the longest-surviving protectionist legislation in a modern, industrialized world characterized by liberalized trade. Regarded by its severest critics as a dinosaur, contributing to the decline of the U.S. maritime sector rather than bolstering it, the law restricts the waterborne transport of cargo within the United States to vessels that are made in America and owned and crewed by Americans.

Consequently, Canadian and other foreign carriers are unable to move goods between two U.S. ports, which would offer a competitive advantage in costs and technology. Exemptions are granted by Congress only when there are no Jones Act-qualified vessels interested in serving a particular market. Otherwise, as succinctly described by the World Economic Forum, the Jones Act constitutes "the world's most restrictive example of global cabotage laws."

Biden shows Jones Act colors

It was on January 25, 2021 that President Biden signed an executive order strengthening federal "Buy American" requirements, while explicitly stressing the importance of the Jones Act.

The decision was rapidly applauded by the Shipbuilders Council of America, the American Maritime Partnership, the Offshore Marine Service Association, and such Jones Act shipping firms as Crowley Maritime Corporation.

©STILLWATER ASSOCIATES

©WHITE HOUSE

President Biden recently strengthened "Buy American" requirements while underlining his support for the Jones Act.

Le président Biden a récemment renforcé la politique «Buy American» et insisté sur l'importance de la Jones Act.

As generally expected, too, was the ardent backing of Jim Weakley, President of the Lake Carriers Association, whose member fleets are captive to the Great Lakes.

"The White House has taken unprecedented action that supports the Great Lakes economy and homeland security," Mr. Weakley said. "This executive order creates jobs and protects the pilot light of the nation's manufacturing base, which is the Great Lakes maritime industry."

Among the critical voices of the Jones Act, the commentaries of the influential Cato Institute have been particularly incisive and detailed.

A costly trade barrier

According to the Institute, the law fundamentally "acts as a trade barrier that interferes with the ability of Americans to do business with one another.

"The reasons aren't hard to understand. Out of tens of thousands of ships in the world, a mere 99 comply with the Jones Act. That's only 99 ships to meet the needs of the world's largest economy and its non-contiguous states and territories, including Alaska, Hawaii and Puerto Rico."

With these relatively few ships built at a fantastic expense (up to five times more costly than abroad), the Jones Act fleet has more than halved since 1980.

What the Institute qualifies as "naked protectionism has not done any favors for U.S. shipbuilding

prévalant de la Jones Act, comme la Crowley Maritime Corporation.

Sans surprise, il a aussi été ardemment appuyé par Jim Weakley, président de la Lake Carriers Association, dont les membres naviguent sur les Grands Lacs.

«La Maison-Blanche a pris des mesures inédites pour soutenir l'économie des Grands Lacs et la sécurité nationale, a affirmé M. Weakley. Ce décret crée des emplois et protège la veilleuse du secteur manufacturier de la nation, c'est-à-dire l'industrie maritime des Grands Lacs.»

Parmi les opposants à la Jones Act, l'influent Institut Cato a formulé des commentaires particulièrement incisifs et détaillés.

Un coûteux obstacle au commerce

La loi agit foncièrement comme «un obstacle au commerce qui entrave la capacité des Américains de faire des affaires entre eux», selon l'Institut.

«Les raisons ne sont pas difficiles à comprendre. Sur les dizaines de milliers de navires dans le monde, à peine 99 répondent aux critères de la Jones Act. Il y a donc seulement 99 navires pour desservir la plus grande économie mondiale et ses États et territoires non contigus, y compris l'Alaska, Hawaï et Porto Rico.»

Avec ses navires relativement peu nombreux, excessivement coûteux à construire (jusqu'à cinq fois plus chers que des navires construits à l'étranger), la flotte de la Jones Act a été réduite de plus de la moitié depuis 1980.

L'Institut estime que ce «protectionnisme éhonté» n'a d'ailleurs pas aidé la construction navale américaine: «Avec ses prix vertigineux, il y a peu d'intéressés pour ses produits.»

©LAKE CARRIERS ASSOCIATION

Jim Weakley maintains unflinching pro-Jones Act views of the Lake Carriers Association.

Jim Weakley maintient que la Lake Carriers Association est inflexible au sujet de la Jones Act.

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

©INTERLAKE STEAMSHIP

Interlake Steamship is the first U.S.-flag carrier on the Great Lakes in decades to build a new bulk carrier.

Interlake Steamship est la première entreprise américaine des Grands Lacs à construire un nouveau vraquier depuis des dizaines d'années.

either. With its staggering prices there are few takers for its products."

Symbolically enough, Interlake Steamship (per photo) is the first U.S.-flag Great Lakes enterprise to build a new bulk carrier in over three decades.

Otherwise, oriented as they are towards the captive Jones Act, surviving American shipyards lack the scale and specialization that can only be achieved by building for the international market.

"Faced with high shipping costs," noted the Institute in a 2020 commentary, "Americans do their utmost to avoid the use of Jones Act ships. Instead, they often use alternative forms of transportation such as trucks and rail. While 40 percent of freight is moved by sea in Europe, ships account for just two percent of freight movement in the United States."

As an example, due to limited competition and expensively-built ships, shipping a container from the East Coast to Puerto Rico can cost about twice as much as sending the container to nearby foreign destinations not subject to the Jones Act.

Paradoxically enough, by purchasing abroad and not domestically and avoiding the use of Jones Act ships, it has been found that Puerto Rico and Hawaii buy more cargo from foreign countries than from the U.S. mainland.

Fait à noter, Interlake Steamship (photo) est la première entreprise américaine des Grands Lacs à construire un nouveau vraquier en plus de 30 ans.

Sinon, comme ils sont axés sur le marché captif de la Jones Act, les chantiers navals américains survivants n'ont ni les économies d'échelle ni le degré de spécialisation uniquement possibles en construisant pour le marché international.

«Face à des frais d'expédition élevés, les Américains font tout pour éviter l'utilisation de navires de la Jones Act, commentait l'Institut en 2020. Au lieu, ils recourent souvent à d'autres modes de transport, comme le camionnage et le rail. Alors que 40 % des marchandises sont transportées par voie maritime en Europe, les navires n'assurent que 2 % du fret aux États-Unis.»

Par exemple, en raison de la concurrence limitée et de navires coûteux, l'expédition d'un conteneur de la côte Est jusqu'à Porto Rico peut coûter environ le double de l'expédition à une destination étrangère voisine non assujettie à la Jones Act.

Paradoxalement, étant donné qu'en achetant à l'étranger plutôt qu'aux États-Unis il est possible d'éviter d'utiliser des navires de la Jones Act, Porto Rico et Hawaï achètent davantage de marchandises d'autres pays que des États-Unis.

CHAMBER OF MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME
WE ADVOCATE
WE PROMOTE
WE COLLABORATE
Join us to Secure Marine's Post-Pandemic Recovery
Become a Member:
www.marinedelivers.com/membership
@MarineDelivers

In short, the Cato Institute asserts: "The Jones Act is an economic burden, discourages the use of American products, and has left the United States with a shrunken, uncompetitive maritime sector."

Looking back at world trade liberalization efforts in recent decades, Canadian Great Lakes carriers felt especially bitter after their demands for reciprocal cabotage rights were treated as a "sacrificial lamb" in the free trade negotiations with the United States in the late 1980s. In subsequent rounds of negotiations through the World Trade Organization (WTO), similar attempts by Canada and other countries to weaken the Jones Act have failed. Various U.S. shipper groups have also tried in vain.

A suggested repeal route

In this regard, Colin Grabow, Policy Analyst of the Cato Institute, suggests : "Short of full repeal, meaningful progress toward eventual repeal of the act would include relaxation of the U.S.-build requirement so that the economy could at least benefit from the availability of a larger fleet of safer, more efficient, higher-quality vessels. Additionally, permanent Jones Act waivers for Alaska, Hawaii, Puerto Rico and other non-contiguous U.S. territories, where the economies are disproportionately dependent on water transportation, would mark progress."

Alas, such a reasonable initial compromise requires a flexible attitude that has been sorely absent up till now among most Congress lawmakers arguably still trembling at the idea of upsetting the powerful Jones Act lobbies.

En somme, l'Institut Cato tire cette conclusion: «La Jones Act est un fardeau économique, elle décourage l'utilisation de produits américains et elle a fait que les États-Unis n'ont plus qu'un secteur maritime diminué et non concurrentiel.»

En considérant les efforts de libéralisation du commerce des dernières décennies, les transporteurs canadiens des Grands Lacs sont particulièrement amers: leurs demandes de droits de cabotage réciproques ont été traitées comme monnaie d'échange dans les négociations de libre-échange avec les États-Unis à la fin des années 1980. Lors de négociations ultérieures sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), le Canada et d'autres pays ont tenté d'obtenir un assouplissement de la Jones Act, sans succès. Des groupes d'expéditeurs américains ont aussi essayé, en vain.

Une suggestion en vue de l'abrogation

À cet égard, Colin Grabow, analyste à l'Institut Cato, suggère une solution: «À défaut d'une abrogation complète [de la Jones Act], un progrès utile en vue de l'abrogation éventuelle de la loi comprendrait un allègement de l'exigence de la construction aux États-Unis, de sorte que l'économie puisse au moins profiter de la disponibilité de navires plus sûrs, plus efficaces et de plus grande qualité. En outre, une dispense permanente de la Jones Act pour l'Alaska, Hawaï, Porto Rico et autres territoires américains non contigus, où l'économie est disproportionnellement tributaire du transport maritime, serait un progrès.»

Hélas, un tel compromis initial raisonnable exige une attitude flexible qui a été malheureusement absente jusqu'à présent parmi les législateurs du Congrès. On peut croire que ceux-ci tremblent encore à l'idée de contrarier les puissants lobbies pro-Jones Act.

Tom Peters

Déjà 50 ans à ACL Canada!

Fritz King: un véritable géant du secteur maritime canadien

Fritz King est entré au service d'Atlantic Container Line (ACL) le 2 février 1971. Cinquante ans plus tard, il continue de contribuer au progrès de l'entreprise, de ses collègues et du Port de Halifax.

«Une bonne part de mon travail, c'est de traiter avec des gens et c'est une question de relations interpersonnelles», dit M. King, directeur général pour le Canada, ACL Canada Inc., à Halifax. «J'ai eu la chance de travailler avec et pour des bonnes personnes, à commencer par le PDG d'ACL, Andy Abbott. J'ai continué de travailler, parce que c'est une activité intéressante qui présente des défis à relever et parce que je suis en mesure de contribuer. J'ai travaillé tout ce temps au sein d'ACL parce qu'ACL est et a toujours été une entreprise formidable.»

Tout s'est passé par un heureux concours de circonstances, dit celui qui, né en Nouvelle-Écosse il y a 76 ans, a grandi dans la petite localité de Barrington, sur la rive Sud. Suivant la suggestion d'un ami de la famille, il a postulé pour un emploi d'été auprès des agents maritimes F.K. Warren, à Halifax, après avoir obtenu son diplôme d'études secondaires.

Il y travaillera pour Ted Huxtable, sa tâche étant, entre autres, d'aller à la rencontre de divers types de navires et d'accompagner des agents de Douanes et Immigration Canada. L'été suivant, il travaille à Montréal, au terminal Bickerdike, avec l'agence Robert Reford, affiliée à Warren. En 1971, il se retrouve à Toronto, travaillant dans un domaine

©DR

Consummate knowledge-sharer Fritz King

Fritz King : des trésors de connaissances à partager.

Fifty years with ACL Canada and counting…

Fritz King: a legendary Canadian shipping giant

Fritz King signed on with Atlantic Container Line (ACL) on Feb. 2, 1971 and never looked back. Fifty years later he is still contributing to the betterment of the company, his colleagues and to the Port of Halifax.

"A lot of my job has been about people and relationships," says King, Managing Director Canada, ACL Canada Inc, based in Halifax. "I've been lucky to work with and for good people, none more so than ACL's current CEO Andy Abbott. I've continued to work because it's an interesting and often challenging business and I am able to contribute. I've worked all of that time within ACL because ACL is, and always has been, one hell of a fine company," he says.

It all happened quite "serendipitously", says the 76-year-old Nova Scotia native who grew up in the small South Shore community of Barrington. On the advice of a family friend he applied for a summer job with shipping agents F.K. Warren in Halifax, after graduating from high school.

Working for Ted Huxtable at F.K Warren, his job was to meet various types of vessels and accompany Canada Customs and Immigration officers plus other duties. The following summer he worked in Montreal at Bickerdike Terminal with Warren's affiliate Robert Reford Shipping Agency. In 1971, Fritz had moved to Toronto working in an unrelated field. His wife spotted a newspaper advertisement for a position with a shipping company.

"I was hired in February of that year and began working as a pricing analyst/ratings clerk at Canadian Overseas Shipping (COS)," he recalled. "COS was a shipping agency representing many of the consortium owners of Atlantic Container Line. Within a short time Atlantic Container Line bought the agency, dropped other representation and became ACL Canada." Less than a year later Fritz became the manager of marketing for Ontario and Western Canada.

In 1980, Mr. King moved to the Canadian head office in Montreal and became National Marketing & Sales Manager and in 1986 transferred to Halifax as Operations Manager for Atlantic Canada.

Halifax subsequently became ACL's Canadian head office and King was appointed Managing Director.

Summer job led to marine industry career

And so it was, just a summer job that transitioned into a successful career in the marine industry that was never planned.

"It was rather fortuitous. It wasn't deliberate, I had no experience in the marine industry," he says.

And for Fritz , in the twilight of his career, it's been a continuous learning experience.

"I've liked dealing with clients, seeing how business developed and solving problems and here in Halifax having the opportunity to work with the port and the union (ILA). I learned a lot working with them. I've developed lot of respect for the efforts they put in," he says. He is also grateful to have been able to talk with ships' officers and captains and learn marine operations and to interface with government and other officials.

"I was constantly learning something. Different people and different environments. It's the diversity of the business that is a draw," he said.

Over the years, Fritz has shared his knowledge and time with many organizations including the Halifax Employers Association (HEA).

"Fritz King's long and distinguished career in the international shipping industry is something to admire," said Richard Moore, HEA's President and CEO. "His involvement in various organizations and committees, both in the Maritimes and on the national level has broadened his influence and reputation well beyond our provincial boarders.

"Fritz played a key role in the founding of the Halifax Employers Association and has remained very involved in its day-to-day operations as a Director and Chair of the Board of Directors. Fritz has ably represented the interests of Category I Members of the HEA (shipping lines and agents) at many rounds of collective bargaining while promoting and fostering good working relationships with the Council of ILA Locals."

ACL's management, at the highest level, offered sincere comment on what Mr. King has meant to the company.

"Fritz technically should have retired over 10 years ago, after a long, honorable and distinguished career," said ACL's President and CEO, Andy Abbott. "But Fritz knows everybody. He can fix virtually any problem. He has perdifférent. Son épouse trouve dans le journal une offre d'emploi dans une compagnie maritime.

«J'ai été engagé en février la même année, et j'ai débuté comme analyste des prix et commis à Canadian Overseas Shipping (COS). COS était une agence maritime représentant de nombreux membres du consortium propriétaire d'Atlantic Container Line. Peu après, Atlantic Container Line a acheté l'agence, a cessé de représenter d'autres parties et est devenu ACL Canada.» Moins d'un an plus tard, Fritz devenait directeur du marketing pour l'Ontario et l'Ouest canadien.

En 1980, M. King passe au siège social canadien à Montréal et devient directeur national du marketing et des ventes. En 1986, il est muté à Halifax et nommé directeur des opérations pour le Canada atlantique.

ACL a par la suite établi son siège social canadien à Halifax, et Fritz King a été nommé directeur général.

Un emploi d'été mène à une carrière dans le secteur maritime

Et c'est ainsi qu'un emploi d'été a mené à une fructueuse carrière dans le secteur maritime sans que cela ait jamais été planifié.

«Cela s'est fait fortuitement, dit M. Fritz. Ce n'était pas un choix délibéré. Je n'avais aucune expérience maritime.»

Tout au long de cette carrière, ce sera pour lui une expérience d'apprentissage continu.

«J'ai aimé traiter avec les clients, voir comment les affaires se développent et résoudre des problèmes, dit-il. Ici à Halifax, j'ai eu l'occasion de travailler avec le Port et avec le syndicat [l'Association internationale des débardeurs – ILA]. J'ai beaucoup appris avec eux. J'ai beaucoup de respect pour les efforts qu'ils déploient.» Il est aussi reconnaissant d'avoir pu faire affaire avec des officiers et capitaines de navire, découvrir ce que sont les opérations maritimes et interagir avec des responsables gouvernementaux et autres.

«J'apprenais constamment, insiste-t-il; auprès de différentes personnes, dans différents contextes. C'est la diversité du domaine qui fait son attrait.»

Au fil des ans, il a partagé ses connaissances et son temps avec de nombreuses organisations, y compris l'Association des employeurs de Halifax (HEA).

«La longue et brillante carrière de Fritz dans l'industrie maritime internationale mérite d'être admirée, dit Richard Moore, PDG de l'HEA. Sa participation aux activités de plusieurs organisations et comités, dans les Maritimes et à l'échelle nationale, a projeté son influence et sa réputation bien au-delà de nos frontières provinciales.

«Fritz a joué un rôle clé dans la fondation de l'Association des employeurs de Halifax, et il a continué de s'intéresser à ses activités en tant que membre et président du conseil d'administration. Il a représenté avec compétence les intérêts des membres de catégorie I de l'HEA (compagnies maritimes et agents) lors de nombreuses négociations collectives, tout en favorisant et en cultivant de bonnes relations de travail avec le conseil des sections locales de l'ILA. »

Les dirigeants d'ACL, au plus haut niveau, reconnaissent ce que M. King a représenté pour l'entreprise.

«Techniquement, Fritz aurait dû prendre sa retraite il y a 10 ans, après une carrière longue, honorable et distinguée, dit

©HPA

New generation ACL vessels have become a regular fixture at the Port of Halifax.

Des navires ACL de nouvelle génération visitent régulièrement le port d'Halifax.

le PDG d'ACL Andy Abbott. Mais Fritz connaît tout le monde. Il peut régler pratiquement tout problème. Il a des liens d'amitié avec beaucoup de nos clients. Il connaît intimement l'ensemble du marché canadien, CN Rail, l'APH, les compagnies de remorqueurs, les pilotes, Ceres, Halterm/PS et Autoport, les douanes canadiennes et les responsables politiques.»

Une référence sur les enjeux aux États-Unis et en Europe

Pour M. Abbott, ACL ne pourrait jamais remplacer Fritz. «Personnellement, dit-il, je n'ai jamais eu à m'inquiéter de quoi que ce soit au Canada depuis plus de 30 ans. Si Fritz était là, le problème était réglé. Il est M. Comptez-sur-moi. Je n'ai jamais eu à dire à Fritz ce qu'il fallait faire au Canada.

«Par contre, j'ai toujours demandé conseil à Fritz au sujet d'enjeux aux États-Unis et en Europe. J'ai toujours retenu son avis, et je ne l'ai jamais regretté. Je ne sais pas ce que j'aurais fait sans lui. Et sur le plan personnel, je compte Fritz parmi mes amis les plus chers. Il est une figure emblématique du secteur maritime du Canada. Il est un merveilleux être humain et un ami loyal.»

sonal friendships with a huge number of our customers. His has intimate knowledge of the entire Canadian market, CN Rail, the HPA, the tug companies, pilots, Ceres, Halterm/PSA and Autoport, Canadian Customs and the political leadership."

Expertise on issues in US and Europe

Mr. Abbott said ACL could never replace Fritz. "Personally, I have never had to worry about anything in Canada for the last 30+ years. If Fritz was involved, the problem was solved. Mr. Reliable. I never told Fritz what to do in Canada.

"Conversely, I always went to Fritz for his advice on issues in the US and Europe. I always followed his lead and never regretted it. I don't know what I would have done without him," said Mr. Abbott, adding that "On the personal side, I count Fritz as one of my dearest friends. He is a true icon of Canadian shipping. He is a wonderful human being and a loyal friend."

Colin Laughlan

AN OPEN LETTER TO CANADA'S MINISTER OF TRANSPORTATION

Time to act on the Maritime Single Window concept

Dear Minister:

Nearly two decades ago, a landmark report by the Navy League of Canada titled Canada: An Incomplete Maritime Nation made the following observation on our country's shipping sector: "Because the flow of cargo has to be orchestrated with great care, reflecting not only the "just-in-time" delivery policy adopted by most industries within the global economy, but also the actual movement of cargoes, the related communications systems have become as important as the ships and ports themselves."

Five years ago, the International Maritime Organization (IMO) FAL Committee adopted an amendment to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, effective in 2019, making it mandatory for signatory nations to implement "electronic exchange" to expedite the transmission of information required of vessels in their ship-to-shore communications.

LETTRE OUVERTE AU MINISTRE DES TRANSPORTS DU CANADA

Il est temps de mettre en place le guichet unique maritime

Monsieur le Ministre,

Il y a presque 20 ans, la Ligue navale du Canada publiait un rapport clé sur le thème «Le Canada: une nation maritime incomplète». Elle y faisait remarquer que comme le transport de cargaisons doit être méticuleusement orchestré – en tenant compte non seulement de la politique du juste-à-temps adoptée par la plupart des industries dans le monde entier, mais aussi du mouvement physique des cargaisons –, les systèmes de communication s'y rapportant sont devenus aussi importants que les navires et les ports.

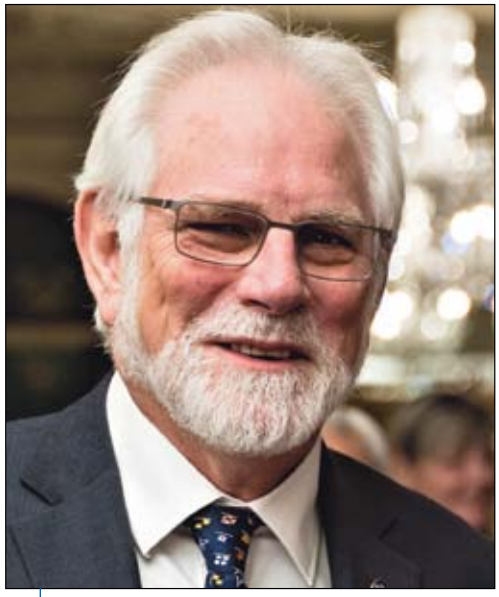
Il y a cinq ans, le Comité de la simplification des formalités (FAL) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une modification à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL), faisant qu'à partir de 2019, les nations signataires devaient mettre en place l'«échange électronique» pour accélérer la transmission de l'information exigée des navires à la terre.

© IMO

©DR

Dr. Alex Phillips finds Canada falling behind in widely adopting the Single Window system.

Alex Phillips trouve que le Canada prend du retard en matière de guichet unique.



©DR

Capt. Stan Bowles charges all government departments are "siloed".

Le capitaine Stan Bowles déplore le fait que tous les ministères sont cloisonnés.

Selon l'OMI, l'échange électronique, c'est «l'utilisation de technologies de l'information et des communications modernes et, en particulier, l'échange électronique de renseignements, dont le transfert électronique de données (TED), pour la transmission des renseignements liés aux transports maritimes». L'OMI insiste sur le fait que le TED est un élément central de l'«architecture conceptuelle».

Le format de message standardisé de le TED est utilisé dans le secteur maritime mondial depuis plus de 30 ans, et l'architecture conceptuelle a été appelée «guichet unique maritime».

L'an dernier prenait fin un délai de grâce de 12 mois pour la conformité à la modification à la Convention FAL. Pourtant Transports Canada, premier ministère responsable de la réglementation sur le transport international au Canada, n'a pas encore mis en place un guichet unique maritime. Aussi consternant que ce soit, la façon dont le ministère contourne son obligation internationale l'est plus encore. Il maintient obstinément son interprétation que le courriel répond aux besoins du transfert électronique de données, ce qui non seulement mine notre réputation nationale, mais aussi limite gravement l'efficacité des opérations maritimes. Par ailleurs, cela ne sert en rien à l'accroissement de la cybersécurité que prône aussi l'OMI. Transports Canada répond que l'adoption du concept de guichet unique maritime est recommandée, mais non obligatoire en vertu de la Convention FAL.

Le Canada a-t-il renoncé à son rôle de chef de file mondial en interprétant ainsi un règlement international de façon spécieuse? Un nombre croissant d'organisations – y compris l'Association internationale des ports, la Banque mondiale, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation mondiale des douanes – s'associent à l'OMI pour appuyer la norme numérique d'un guichet unique maritime.

La version révisée du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, manuel

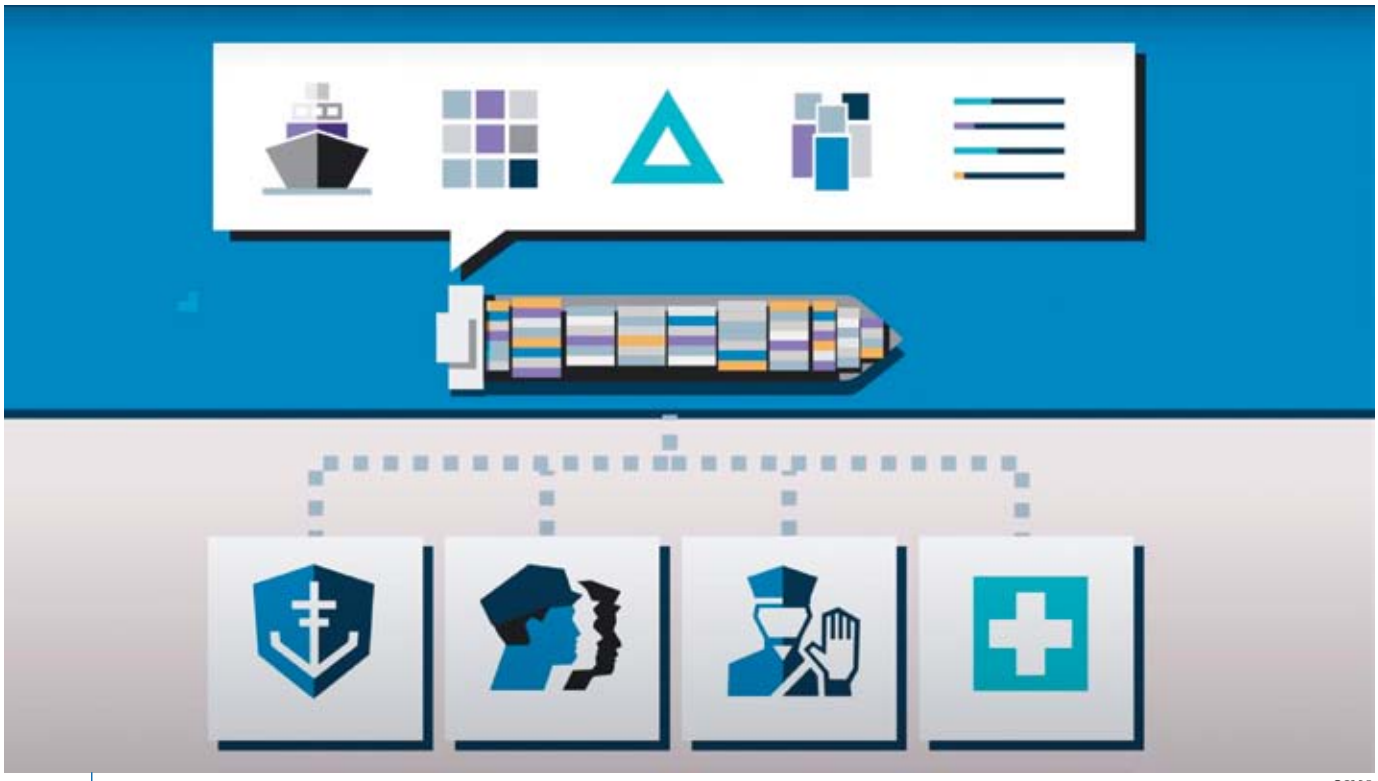
According to the IMO, electronic exchange means "the use of modern information and communication technology and, in particular, electronic exchange of information, including electronic data interchange (EDI), to transmit information related to maritime transport." It notes, specifically: "The use of EDI is a central part of the conceptual architecture."

The EDI standardized message format has been used by the global maritime industry for over 30 years, and the conceptual architecture has become known as a Maritime Single Window (MSW).

Last year, the 12-month grace period ended for compliance with the FAL amendment, and still, Transport Canada, as the lead department overseeing Canada's international transportation regulations, has not yet implemented a Maritime Single Window. More astonishing is the department's manner in circumventing its international obligation. Its intransigent interpretation of "electronic exchange of information" as satisfied with "email" is not only degrading our national reputation, it has created serious inefficiencies in vessel operations, not to mention it does not come close to the IMO's parallel call for enhanced cyber security. For its part, Transport Canada has responded, saying: "Although the introduction of a maritime single window (MSW) concept is recommended, it is not mandatory under the FAL convention."

Has Canada relinquished its role as a credible world leader with this interpretation of an international regulation, a disingenuous posture on the international stage? A growing number of organizations, including the International Association of Ports and Harbours, the World Bank, UNCTAD, WTO, and WCO, have now joined the IMO in support of the digitalization standard for a Maritime Single Window.

The IMO's revised Compendium on Facilitation and Electronic Business, the reference manual on electronic data exchange, clearly stipulates it does not countenance



©IMO

Five years ago, the IMO adopted an amendment to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic making it mandatory to use EDI to transmit information related to maritime transport.

Il y a cinq ans, l'OMI a adopté une modification à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, exigeant le recours à l'échange électronique d'information dans le transport maritime.

"facsimile, email, and other means independent from the common standard data models used for electronic business." (FAL5 circ41).

International trade and transport law authorities such as Dr. Alex Phillips, past President of the University of Calgary's Van Horne Institute, advise that: "When Canada ratifies an international Convention, a legal obligation arises in international law for it to implement the provisions of that Convention (and any subsequent amendments coming into force) into domestic law through Canadian legislation, as well as to interpret them thereafter, in a manner that fully recognizes any customary trade practice obligation that has been codified by that Convention.

If the use of Single Window architecture, not email, is the customary trade practice of most developed maritime States and it is widely understood internationally to define what electronic exchange of information means under the FAL Convention, then Canada has yet to meet its legal obligation under that Convention."

Countless emails create chaos

At the operational level, Canada's maritime industry is struggling under the current email regime. "Pragmatically, no captain can actually digest the amount of information. If there's just one box not filled out, the ship gets inundated with messages from Transport Canada – who gets 'dumped on' from other government departments. It takes another 10 emails back and forth between Transport Canada and the Captain to clarify just one box. It's simply chaos," explained Ben Vandenberghe, Compliance Manager with Vancouver-based shipping agent Westward

de référence sur le transfert électronique de données, indique clairement qu'il ne s'agit pas de télécopie, de courrier électronique ou d'autres moyens indépendants des modèles communs de normes de données utilisés pour le commerce électronique (FAL5 circ41).

Des spécialistes reconnus du commerce international et du droit du transport comme Alex Phillips, ancien président de l'Institut Van Horne de l'Université de Calgary, soutiennent que «quand le Canada ratifie une convention internationale, il en découle une obligation en droit international d'en appliquer les dispositions (et toute modification ultérieure qui entre en vigueur) dans le droit national au moyen de mesures législatives canadiennes, ainsi que de les interpréter ensuite d'une façon qui reconnaît pleinement toute obligation visant les pratiques de commerce habituelles qui a été codifiée par cette convention.

«Si l'utilisation d'une architecture de guichet unique – et non le courrier électronique – est la pratique de commerce habituelle de la plupart des États maritimes développés et est largement comprise, à l'échelle internationale, comme le sens à donner au transfert électronique de données en vertu de la Convention FAL, alors le Canada n'a pas encore respecté son obligation légale en vertu de cette convention».

Des courriels innombrables créent un chaos

Sur le plan opérationnel, le secteur maritime du Canada souffre du régime actuel de courrier électronique. «Dans la pratique, aucun capitaine ne peut digérer la quantité actuelle d'information», dit Ben Vandenberghe, responsable de la conformité auprès de l'agent maritime de Vancouver Westward Shipping Ltd. «Si une seule case n'a pas été remplie, le

navire est inondé de messages de Transports Canada – le ministère étant lui-même inondé de requêtes d'autres ministères. Il faut alors 10 courriels de plus entre Transports Canada et le capitaine pour clarifier une seule case. C'est le chaos. Il y a tant de courriels que ça rend tout le monde fou.»

Le capitaine Stan Bowles, qui compte plus de 50 ans d'expérience en mer, siège au conseil d'administration de la Chamber of Shipping de la Colombie-Britannique qui représente le secteur maritime de la côte Ouest du Canada. L'organisation presse depuis des années le gouvernement fédéral de mettre en place un guichet unique maritime, sans succès.

«Tous les ministères sont cloisonnés – ils ne travaillent pas de façon concertée, a dit le capitaine Bowles au *Maritime Magazine*. Par exemple, l'ASFC [Agence des services frontaliers du Canada] ne travaille pas main dans la main avec l'ACIA [Agence canadienne d'inspection des aliments], avec le MPO [ministère des Pêches et des Océans] et ainsi de suite. Pis encore, ils n'ont pas les connaissances voulues, ils ne comprennent pas les répercussions pour un navire des choses sur lesquelles ils trouvent qu'il est si difficile de s'entendre entre eux. Le tout est un problème qu'un guichet unique pourrait régler.»

Et d'ajouter le capitaine Bowles: «Vous savez, le Canada est en train d'acquérir une réputation. Quand le capitaine d'un navire dit "oh non, je vais à Vancouver" ou "oh non, le contrôle par l'État du port est effectué par Transports Canada"... et que vous compatissez avec lui, c'est embarrassant.»

Embarrassant en effet. En tant que nation maritime, nous sommes censés valoir mieux que cela.

Shipping Federation of Canada. "There are so many emails, it's driving everyone crazy."

Captain Stan Bowles, a veteran vessel master with more than 50 years maritime experience, sits on the Board of Directors of the Chamber of Shipping, which represents the marine industry on Canada's west coast. The Chamber has been engaged for several years trying to get the federal government to act on implementing a Maritime Single Window, with no success.

"All the government departments are 'siloed' – they don't work in a cohesive nature," Captain Bowles told *Maritime Magazine*. "For example, you don't get CBSA [Customs and Border Services Agency] working hand-in-hand with CFIA [Canadian Food Inspection Agency], with DFO [Department of Fisheries and Oceans], and so on. Even worse, they do not have the expertise there – they don't understand the things that impact a vessel – the things they find so hard to cross-connect. This whole thing is something a single window would address."

Captain Bowles added: "You know, Canada is getting a reputation – when the vessel master says, Oh, no. I'm going to Vancouver; Oh no. Transport Canada, port state control – and you can feel for him. It's embarrassing."

It is indeed embarrassing. As a maritime nation, we are supposed to be better than this.

FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

QUITE THE ACHIEVEMENT

CONGRATULATIONS TO MARITIME MAGAZINE ON ITS 100TH EDITION

UNE RÉUSSITE DE TAILLE

FÉLICITATIONS AU MARITIME MAGAZINE POUR SA 100E PARUTION

Nick Savvides

De nouveaux ports européens fusionnent pour accroître leur compétitivité

La tendance est aux fusions en Europe. Les ports HAROPA, dans le bassin parisien, se sont unis l'année passée. Trois ports voisins, en Belgique et aux Pays-Bas, l'ont fait en 2018 pour former Northsea Ports.

Tout récemment, les ports d'Anvers et de Zeebruges ont annoncé qu'ils allaient former l'entité combinée du Port d'Anvers-Bruges, d'ici environ février 2022.

Selon une déclaration commune de ces deux ports belges, l'unification n'est pas seulement une question de volumes: ils

More European ports strengthen competitiveness through the merger route

A merger trend has been expanding in Europe. The Haropa Ports, in the Paris Basin, completed their merger last year, and Northsea Ports, on the border of Belgium and The Netherlands saw three ports merge in 2018.

Just recently, the ports of Antwerp and Zeebrugge announced they will combine to become the Port of Antwerp-Bruges, within a year - around February of 2022.

According to a joint statement the unification of the Belgian ports is about more than volumes. "The ambition

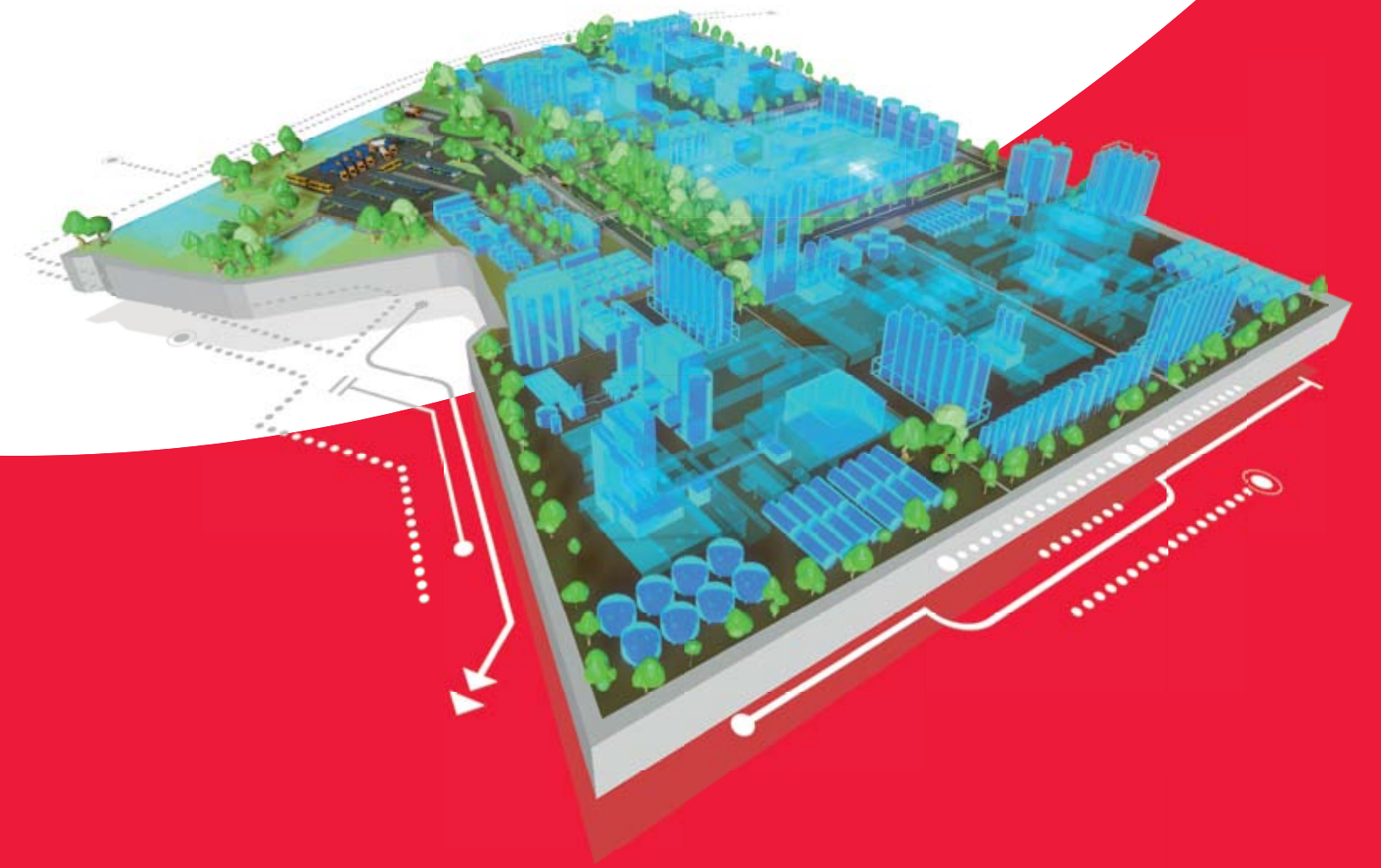
© PORT OF ANTWERP

Jacques Vandermeiren, on left, heads the future unified Port of Antwerp-Bruges slated for 2022.

Jacques Vandermeiren, à gauche, dirigera l'entité unifiée du Port d'Anvers-Bruges dont la concrétisation est prévue en 2022.

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

ont l'ambition de devenir «le premier port mondial qui concilie économie, personnes et climat».

L'avènement du Port d'Anvers-Bruges créera de la valeur ajoutée pour l'arrière-pays, tout en servant trois priorités stratégiques: croissance durable, résilience et leadership dans la transition énergétique et numérique.

Les deux partenaires croient qu'une coopération plus étroite assurera la croissance durable de leurs parts de marché respectives et collective. Par exemple, ils profiteront de synergies en groupant le transport ferroviaire de fret entre les deux sites avec la navigation estuaire (par bateaux de navigation intérieure en mer du Nord).

Des investissements stratégiques déjà prévus, comme dans une nouvelle écluse maritime à Zeebruges et une augmentation de la capacité de conteneurs à Anvers, seront poursuivis. Les investissements futurs seront évalués dans l'optique d'une gestion opérationnelle unifiée.

La nouvelle entité maritime a affirmé qu'elle s'appuiera sur les ressources, les connaissances et le talent des équipes de Zeebruges et d'Anvers. Une structure organisationnelle unifiée sera bientôt mise sur pied. Elle prendra en compte les modes de fonctionnement des uns et des autres.

En somme, il s'agit de créer autant de synergies que possible, de continuer de s'inscrire dans l'optique d'un vaste soutien social de l'économie flamande et de renforcer sa place comme pôle logistique, maritime et industriel à l'échelle mondiale.

is to become the world's first port that reconciles economy, people and climate."

In effect, unification of the ports will create added value for the hinterland of the Port of Antwerp-Bruges. In addition the project will define "three strategic priorities – sustainable growth, resilience and leadership in the energy and digital transition."

The two partners believe that closer co-operation will perpetuate the sustainable growth of both the individual and the joint market share of both ports. An example of the potential synergies available is the rail freight sector between the two sites which will be bundled together with estuary navigation (by inland vessels on the North Sea).

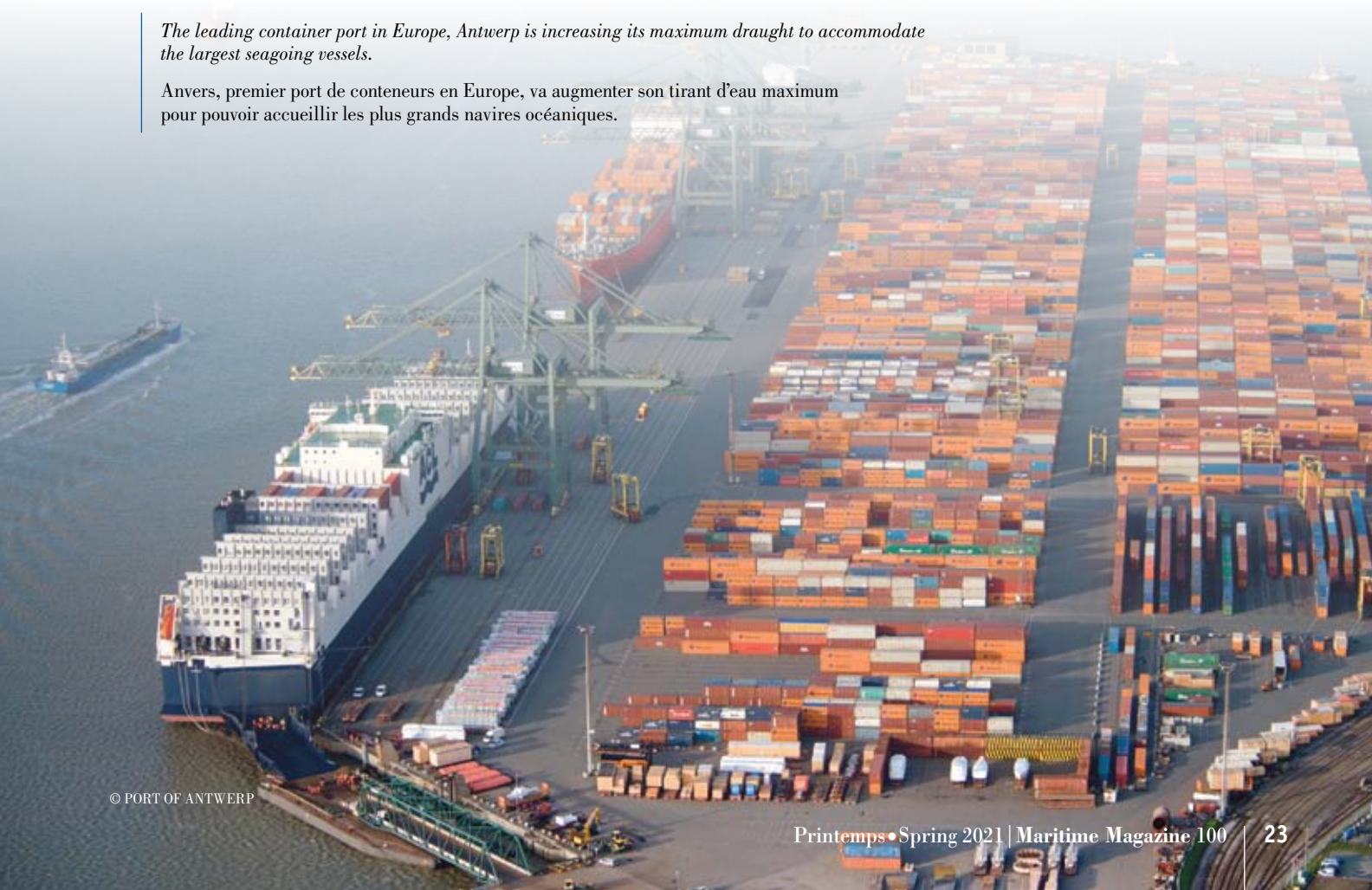
The anticipated strategic investments, such as the new sea lock in Zeebrugge and the extra container capacity in Antwerp, will be continued, while future investments will be assessed from unified operational management.

Furthermore, the new maritime entity has announced its focus on resources, knowledge and talent of the teams in Zeebrugge and Antwerp. In the near future, a unified organisational structure will be developed that will take into account the respective modus operandi of each of the two facilities.

In the final analysis, the aim is to create as many synergies as possible, continue to build on broad social support for the Flemish economy and strengthen its position as a logistics, maritime and industrial centre worldwide.

The leading container port in Europe, Antwerp is increasing its maximum draught to accommodate the largest seagoing vessels.

Anvers, premier port de conteneurs en Europe, va augmenter son tirant d'eau maximum pour pouvoir accueillir les plus grands navires océaniques.



© PORT OF ANTWERP

Zeebrugge is a large, Belgian container, bulk, new vehicles and passenger ferry terminal port on the North Sea.

Zeebruges, autre grand port belge et terminal de traversiers passagers sur la mer du Nord, reçoit des conteneurs, du vrac et des véhicules neufs.

© PORT OF ZEEBRUGGE

Moreover, the port has announced its aim to follow the energy and digital transition proceeding with several projects on green hydrogen use, carbon reduction and technology innovations in the logistics and shipping industry.

Jacques Vandermeiren heading unified port

As such the first CEO of the unified port will be Jacques Vandermeiren, the current CEO at the Port of Antwerp. He believes that stakeholders in perishable goods represent a market that Antwerp-Bruges can develop.

"In order to play a pioneering role in this respect, the Port of Antwerp is investing heavily in digitalisation. The use of real-time data, both with regard to the transport and the products, facilitates the timely detection of bottlenecks and inefficiencies in the supply chain,» commented Mr. Vandermeiren.

The merger transaction is subject to a number of conditions, including the approval of the Belgian competition authorities.

Nevertheless, The Port of Antwerp is pushing ahead with its development plans including the first successful trial of the extension to the maximum draught of the Western Scheldt river with the 13,100TEU **MSC Regulus** entering the Belgian port with a new record-draught of 15.7m at the end of February.

The major European port plans to increase the maximum draught from the current 15.5m to 16m, which is required in order to be able to receive the largest seagoing vessels.

Additionally, the port, along with its tenant terminal operator PSA International, will push ahead with the increase in draught at PSA's Europa Terminal from 13.5m to 16m. This work will require the deepening of the 1,200m quay wall, which will be demolished and rebuilt in stages to allow the terminal to keep operating while the building work is completed. While work at the Europa Terminal is expected to begin later this year, a completion date has not yet been given.

Le Port unifié entend aussi poursuivre les progrès de la transition énergétique et numérique. Divers projets porteront sur l'utilisation d'hydrogène vert, la réduction du carbone et des innovations technologiques en matière de logistique et de transport maritime.

Jacques Vandermeiren dirigera le port unifié

Le premier PDG du port unifié sera Jacques Vandermeiren, actuel PDG du Port d'Anvers. Il croit que le secteur des biens périssables sera un marché à développer pour Anvers-Bruges.

«Pour jouer un rôle de pionnier dans ce secteur, le Port d'Anvers investit largement dans la numérisation, dit-il. L'utilisation de données en temps réel, tant sur le transport que sur les produits, facilite la détection rapide de goulots d'étranglement et de maillons faibles dans la chaîne d'approvisionnement.»

La fusion est soumise à diverses conditions, y compris l'approbation des autorités belges de la concurrence.

Le Port d'Anvers s'affaire toutefois déjà à préparer son expansion, y compris en mettant à l'essai – avec succès – l'augmentation du tirant d'eau maximal sur l'Escaut occidental. À la fin de février, le **MSC Regulus** est entré au port avec un tirant d'eau record de 15,7 mètres.

Le grand port prévoit augmenter le tirant d'eau maximum de son niveau actuel de 15,5 m à 16 m, ce qui est nécessaire pour pouvoir accueillir les plus grands navires océaniques.

Plus encore, le Port et son plus grand exploitant de terminaux, PSA International, vont augmenter le tirant d'eau au terminal Europa de PSA, de 13,5 m à 16 m. Pour ce faire, il faudra approfondir le mur de quai de 1 200 m. Celui-ci sera démoli, puis reconstruit, par étapes afin que le terminal puisse continuer d'être exploité pendant les travaux. Le chantier du terminal Europa devrait commencer cette année. La date d'achèvement n'a pas encore été communiquée.

Carroll McCormick

Igupttaq Autut: un comédien nunavois extraordinaire

On s'amuse bien au None-of-it!

Un homme costaud avec une coupe en brosse et un t-shirt bleu vif portant le mot FISH va et vient sur une scène crûment éclairée. Il discute avec un Torontois imaginaire, dont il tient aussi le rôle.

– «Vous ne savez pas comment prononcer», dit Autut au Torontois.
  Le Torontois: «Je suis au *None-of-it*. Je suis à Iqalaouiiiit...»
– «Toute cette assurance! Un instant! Ralentis un peu, là... Torontois», dit Autut, faisant les cent pas et pointant du doigt. La foule rit. «Et ils sont si heureux.»
  Le Torontois fait une confidence: «Je suis si heureux d'avoir quitté Toronto.»
– «Pourquoi?»
– «C'est si cher à Toronto.»

Et les spectateurs éclatent de rire. Ils saisissent bien l'ironie, vivant là où le coût de la vie est probablement le plus élevé au Canada, là où vous pouvez troquer une pomme de laitue contre un 4 x 4 plein d'essence.

Ainsi va le monologue humoristique d'Igupttaq (Peter) Autut au Canadian North Arctic Comedy Festival 2020. On le trouve sur Internet au https://www.arcticcomedyfestival.ca. Dans la vidéo, le numéro d'Autut commence à la 56e minute.

De jour, Peter est un spécialiste en formation et développement dans la région de Qikiqtaaluk, pour le gouvernement du Nunavut. Il se rend dans les communautés pour aider à l'orientation professionnelle et culturelle. Vous vous demandez ce que Qikiqtaaluk signifie? Grande île.

Peter saisit toutes les occasions pour perfectionner son art comme comédien et auteur. Il puise de la matière pour ses spectacles et ses articles dans son enfance à Chesterfield Inlet («Chester») et dans ses

Igupttaq Autut: Nunavut comedian extraordinaire

Something Funny Happens in None-of-it!

A sturdy looking man with a brush cut and a bright blue t-shirt sporting the word FISH paces back and forth on a harshly lit stage, running both sides of a conversation with an imaginary man from Toronto.

" You can't pronounce shhhhit," Autut says of man-from-Toronto.
  Man-from-Toronto declares, "I'm in None-of-it. I'm in Iqalaweet ..."
" All that confidence. I'm like, whoa! Slow down there [pauses] Torontonian," Autut says while pacing, chuckling and pointing. The crowd laughs. "And they're so happy."
  Man-from-Toronto voice confides, "I'm so happy I left Toronto."
  How come? "It's so expensive there,"

Autut asks ... and the audience, living in probably the highest cost-of-living place in Canada, where you can straight swap a head of lettuce for a tanked-up 4x4, knows what's coming and laughs.

And so goes a comedy routine by Igupttaq (Peter) Autut at the Canadian North Arctic Comedy Festival 2020, found here (https://www.arcticcomedyfestival.ca). Autut's gig starts at minute 56:08.

A Qikiqtaaluk Training and Development Specialist for the government of Nunavut by day, Peter travels

© ISAAC-DEMEESTER

Nunavut's Igupttag (Peter) Autut

Igupttaq (Peter) Autut, du Nunavut

to communities to facilitate employee and cultural orientation. Curious to know what Qikiqtaaluk means? Big Island.

Whenever he gets the chance, Peter hones his craft as an aspiring comedian and writer. He taps his childhood in Chesterfield Inlet ("Chester") for material for his comedy acts and articles, as well as his adult experiences. He's made an official splash already, winning the FirstAir Iqaluit Comedy Competition in 2018.

Having a bit of fun at the expense of southerners is good sport, and there is lots of material, and everyone knows it, judging from the laughter Autut pulls from his audience. "... people coming up here for the first time, they love it when they hear stuff they can relate to," Autut tells me.

Southerners in Nunavut also see the comic value in teasing themselves – strangers in a strange land, and all that. Autut says. "Yes, there is a handful of [southerners] and they do poke at themselves, understanding the audience can relate to his, her skit."

I ask him, "How much of a part of Inuit culture is joke telling and telling funny stories?" He replies, "Well, not like stand up but traditionally Inuit love to tell jokes and poke fun at themselves."

Let's take a short break and check out the 2006 National Film Board film "*Qallunaat! Why White People Are Funny*, here: https://www.nfb.ca/film/qallunaat_why_white_people_are_funny/. (Qallunaat is the Inuit word for white people, according to the film synopsis.)

At minute 7:00 an Inuit man "... renown for his impression of a typical Qallunaat government official," and introduced, as best my Qallunaat ears can figure out, as Inapoosie Coolie Loosie, sporting green rubber boots, a coat that makes me sweat rivers just looking at it, and a black plastic briefcase, enters a room crammed with elders. "Whashyor name?" he asks the nearest woman. She replies in Inuktitut, presumably. Continuing in unintelligible gibberish (I do catch the odd word, like "tabarnack," and câline.") that mimics the incomprehensibility of unfamiliar English to Inuit ears, and insufferable colonial arrogance too, he bobs and waddles and babbles a blue streak. The elders love it. He points to the briefcase "Too mushy money!" He materialises a white mask. He points to the nose, and yells, "Qallunaat people?"

Now back to our regular programming. Autut hasn't performed in Inuktitut yet, but it's on his mind. "One day I'd like to do a show in Rankin and have both languages mixed, understanding the audience would be able to keep up."

I cannot locate any more of his skits online, but judging from his "out on the land" articles in the magazine "Up there", with titles like Dress Like an Astronaut, Flying Tuktu, and Happiness is a Cold Day – available online - Autut has a rich ore body of experiences to draw from. Hopefully, after this pandemic is safely over we will be able to enjoy Autut's humour at some mainstream Qallunaat events.

expériences d'adulte. Il s'est déjà illustré, gagnant en 2018 le concours FirstAir de comédie d'Iqaluit.

S'amuser un peu aux dépens des gens du Sud est de bonne guerre, et il y a amplement de quoi s'amuser, et tout le monde le sait. Les rires qu'Autut suscite en font foi. «Les gens qui viennent ici la première fois réagissent bien quand ils entendent des choses qu'ils reconnaissent», me dit Autut.

Les gens qui séjournent au Nunavut voient aussi l'intérêt humoristique de la taquinerie. Ils se savent des étrangers dans un lieu étrange. «Oui, il y en a quelques-uns (des gens du Sud), et ils rient d'eux-mêmes, dit Autut. Ils comprennent que les spectateurs peuvent reconnaître la situation des blagues.»

Je lui demande, «à quel point est-ce que cela fait partie de la culture inuite, de dire des blagues, de raconter des histoires drôles?» Autut répond: «Eh bien, pas des monologues, mais traditionnellement, les Inuits aiment bien les blagues, et ils aiment bien rire d'eux-mêmes.»

Voyons maintenant autre chose: la production de 2006 de l'Office national du film, *Qallunaat! Pourquoi les blancs sont drôles* (https://www.onf.ca/film/qallunaat_pourquoi_les_blancs_sont_droles/). Selon le synopsis du film, Qallunaat est le nom que donnent les Inuits aux Blancs.

À la septième minute apparaît un Inuit «très connu pour son imitation d'un représentant qallunaat du gouvernement». On l'appelle Inapoosie Coolie Loosie, d'après ce que mes oreilles qallunaat peuvent comprendre. Il porte des bottes de caoutchouc vertes, un manteau qui me donne des chaleurs rien qu'à le voir et une mallette en plastique noir. Il entre dans un local bondé d'aînés. «*Whashyor name?*» (quel est ton nom), demande-t-il à la première aînée sur son passage. Elle répond quelque chose, en inuktitut, je suppose. Il continue à baragouiner. Ses propos inintelligibles (je reconnais toutefois par-ci «tabarnack» et par-là «câline») imitent les sons incompréhensibles de l'anglais étranger aux oreilles inuites, mais aussi l'insupportable arrogance coloniale. Il sautille, se dandine et babille un bon coup. Les aînés l'adorent. Il montre la mallette : «*Too mushy money!*» (trop d'argent). Il sort un masque blanc. Il pointe le nez et s'écrie: «Qallunaat?»

Revenons à nos moutons. Autut n'a pas encore donné de spectacle en inuktitut, mais il y pense. «Un jour, j'aimerais me produire à Rankin, et mélanger les deux langues, en comptant que les spectateurs pourraient suivre.»

Je ne trouve pas d'autres de ses numéros en ligne, mais d'après ses articles «sur le terrain» dans le magazine *Up there* – avec des titres comme «Dress Like an Astronaut», «Flying Tuktu» et «Happiness is a Cold Day», qui se trouvent en ligne –, Autut ne manque pas d'expériences pour l'inspirer. Espérons qu'une fois cette pandémie passée, nous pourrons savourer l'humour d'Autut lors d'un festival qallunaat.

© DAMON-ON-ROAD

PORT
SEPT-ÎLES

LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT IN NORTH AMERICA

QUAI MULTIUSAGER

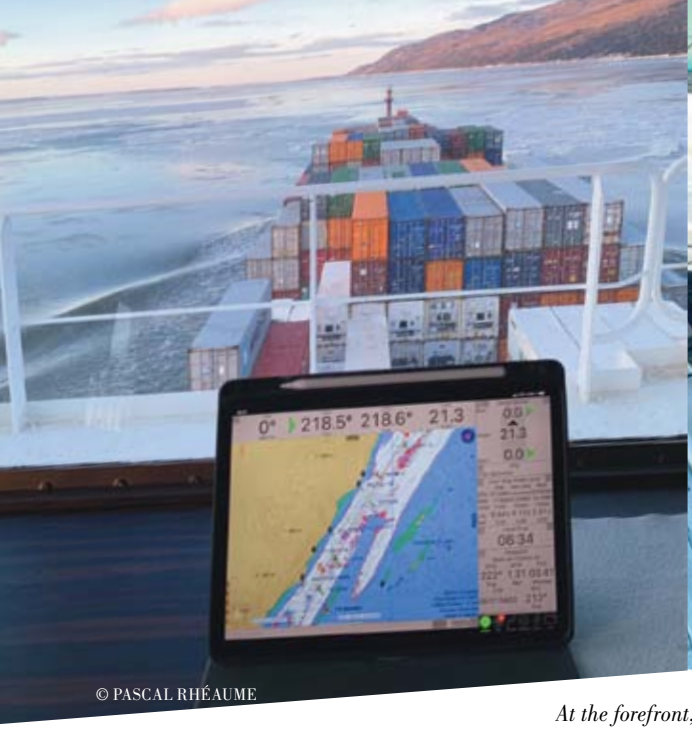
/ MULTI-USER DOCK

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



At the forefront, Captain Pascal Rhéaume, from the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots (CLSLP), is co-director of the e-nav committee. He is at the helm of a ship sailing between Quebec and Les Escoumins using S-102 charts.

Au premier plan, Capitaine Pascal Rhéaume, pilote de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (CPBSL) et codirecteur du Comité de navigation électronique, est aux commandes d'un navire navigant entre Québec et Les Escoumins utilisant la carte S-102.

Canada paves the way to more complete, ultramodern electronic navigation charts

Le Canada ouvre la voie à des cartes de navigation électroniques plus complètes et ultramodernes

Captain/Capitaine Pascal Rhéaume

The world of electronic navigational charts is changing with the S-57 format being replaced by the S-100[1] universal hydrographic data model. These new digital hydrographic products will bring significant change and modernization to the current system.

The concept behind the S-100 products will allow users to access several layers of navigational information on the same screen. These different layers can be displayed, or not, according to the user's needs. Moreover, this information will be constantly updated through the AIS signal, transmitted by the Canadian Coast Guard traffic monitoring system or via the Internet.

Canada has always been proactive in matters of navigational safety and efficiency, both locally and internationally. Through Canada's Oceans Protection Plan, the development of S-100 services has accelerated and led to the launch of the S-102 high-definition bathymetry service on World Hydrography Day, June 21, 2020. Canada became the first country to make this product available to mariners.

Thanks to dynamic products, it is no longer the navigator who adapts to the chart, but rather the other way around. He is no longer limited to predetermined isobaths of 2-5-10-15 metres as is the case today and can now define

Le monde des cartes de navigation électroniques est en pleine évolution. Le format S-57 fera place au modèle universel de données hydrographiques S-100[1]. Ces nouveaux produits hydrographiques numériques apporteront un vent de changement et de modernisation au système actuel.

Le concept des produits S-100 permettra à l'utilisateur d'avoir accès à plusieurs niveaux d'informations nécessaires à la navigation sur un même écran. Ces différentes couches pourront être affichées, ou non, selon les besoins de l'utilisateur. De plus, ces informations seront constamment mises à jour par l'entremise du signal AIS, transmis par le système de surveillance de trafic de la Garde côtière canadienne ou via Internet.

Tant à l'échelle locale qu'internationale, le Canada s'est toujours montré proactif en matière de sécurité et d'efficience de la navigation. Grâce au Plan de protection des océans du Canada, le développement des services S-100 s'est accéléré et a mené au lancement du service de bathymétrie haute définition S-102 lors de la Journée mondiale de l'hydrographie, le 21 juin 2020. Par le fait même, le Canada devenait le premier pays à rendre ce produit disponible aux navigateurs.

Avec les produits dynamiques, ce n'est plus le navigateur qui s'adapte à la carte, mais l'inverse. Il n'a pas à se limiter à des isobathes prédéterminées de 2-5-10-15 mètres comme c'est

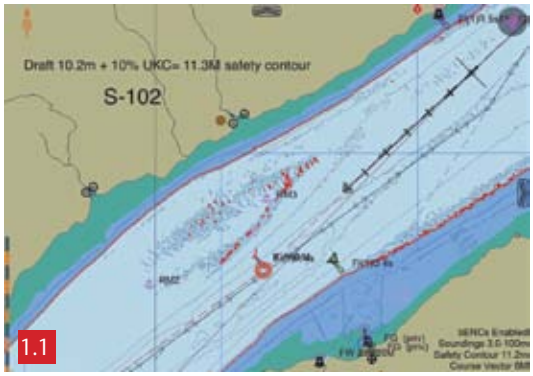
1. *The International Hydrographic Organization: https://iho.int/en/s-100-universal-hydrographic-data-model.* Organisation hydrographique internationale: https://iho.int/fr/s-100-modele-universel-de-donnees-hydrographiques.

le cas aujourd'hui. Il peut maintenant définir le contour de profondeur en fonction du tirant d'eau de son navire auquel il ajoute une marge de sécurité sous quille. L'aspect du fond marin est donc ajustable pour chaque navire. Ceci demande une certaine période d'adaptation, car nous ne sommes pas habitués à voir la carte changer. Mais une fois acquis, cet aspect dynamique procure au navigateur un avantage indéniable sur la conscience situationnelle pour son navire. N'ayant plus à adapter la carte mentalement, il est capable de mieux apprécier la situation lors de la planification de son voyage ou de situations imprévues. La figure 1.1 illustre un navire avec un tirant d'eau de 10,2 m auquel on ajoute une marge de sécurité sous quille de 10 %. On peut voir la différence d'affichage avec la carte S-57 sur l'image suivante (figure 1.2)

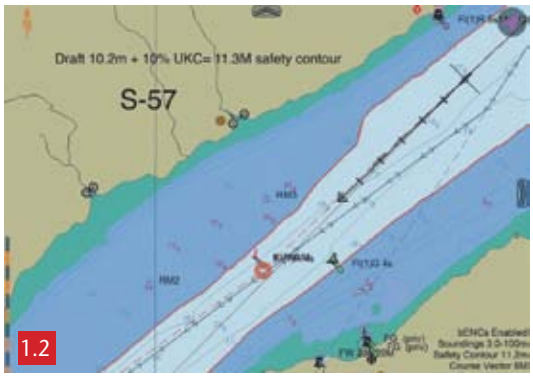
Affichées sous forme de cellules et sur trois échelles différentes, ces cartes offrent un autre visuel des fonds marins, qui n'était auparavant disponible qu'aux hydrographes. Le navigateur peut opter pour un mode matriciel, qui lui donne un aspect trois dimensions (figure 2.1) ou un mode vectoriel, qui est plus courant (figure 2.2).

Les données numériques S-102 sont distribuées de la même façon que les cartes S-57. Le navigateur contacte un distributeur local, crée un porte-folio des cellules désirées sur Internet et, avec un abonnement annuel, est en mesure de télécharger les cartes et recevoir les mises à jour. Évidemment, le logiciel de carte électronique doit être adapté pour le format S-100 (certains le sont déjà). Avec le format S-102, les relevés doivent être mis à jour plus fréquemment dans les zones de trafic et les chenaux étroits; ces données doivent être disponibles pour l'utilisateur le plus rapidement possible. Pour ce faire, le Service hydrographique du Canada (SHC) a mis a en place une chaine d'intervenants qui, via le nuage, traitent les données et les acheminent à l'utilisateur moins de 48h après leur saisie.

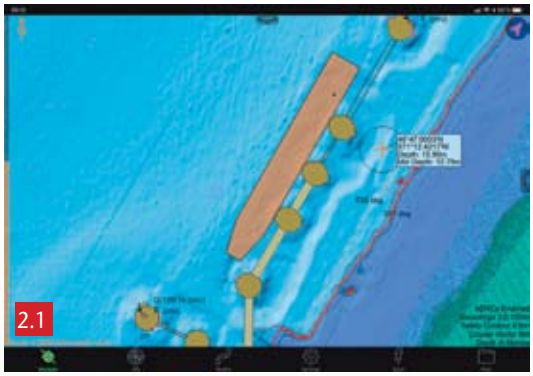
Fort des résultats probants du S-102 (surface bathymétrique), le SHC et ses partenaires planifient de rendre disponible bientôt l'information de hauteur d'eau pour la navigation [S-104] et les courants de surface [S-111].



1.1



1.2


2.1

2.2

© PASCAL RHÉAUME

the depth contour according to his vessel's draft, to which he adds a safety margin. The seafloor's appearance is therefore adjustable for each ship. This takes some getting used to, as we are not used to seeing the map change. But once acquired, this dynamic aspect provides the navigator with an undeniable advantage over situational awareness for his ship. No longer having to mentally adapt the chart, he can better appreciate the situation when planning his trip or in unexpected situations. Figure 1.1 illustrates a vessel with a draft of 10.2 m plus a 10% under-keel clearance. The difference in display with the S-57 chart can be seen in the following image (Figure 1.2).

Displayed as cells and on three different scales, these charts offer another visual of the seafloor that was previously only available to hydrographers. The navigator can choose between a raster mode, which provides a three-dimensional view (Figure 2.1), and a vector mode, which is more conventional (Figure 2.2).

S-102 digital data are distributed in the same way as S-57 charts. The navigator contacts a local distributor, creates a portfolio of the desired cells on the Internet and, with an annual subscription, can download the charts and receive updates. Obviously, the electronic chart software must be adapted to display the S-100 format (some already are). With the S-102 format, surveys must be updated more frequently in traffic areas and narrow channels; this data must be available to the user as quickly as possible. To achieve this, the Canadian Hydrographic Service has set up a chain of stakeholders who, via the cloud, process the data and deliver it to the user within 48 hours of its capture.

Based on the successful results of S-102 (bathymetric surface), CHS and its partners intend to make water-level information for navigation [S-104] and surface currents [S-111] available soon.

Rising prospects in developing shortsea routes

Renouveau de l'intérêt pour le transport maritime à courte distance

Julie Gedeon

CSL's ***Baie St. Paul*** *passing through a picturesque, historical section of the 1000 Islands.*

Le **Baie St. Paul** de CSL dans une pittoresque section historique des Mille-Îles.

Renewed attention is being paid to shortsea shipping's potential to address various challenges anticipated with central Canada's post-pandemic economic recovery.

"We're starting to see a real commitment at the federal government level but also in Ontario as governments seek sustainable ways to reduce greenhouse gas emissions," says Ian Hamilton, the president and CEO of the Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA).

The mode's advantages in principle have often been raised since at least the early 1990s, but the number of initiatives have been limited and occasionally short-lived.

While COVID-19 disrupted 'business as usual' over the past year, the lessons learnt from continuing to ef-

Le transport maritime à courte distance suscite une attention renouvelée face à divers défis que posera la reprise économique du Canada central après la pandémie.

«Nous commençons à voir une réelle volonté du gouvernement fédéral, mais aussi en Ontario, de trouver des moyens viables de réduire les émissions de gaz à effet de serre», dit Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO).

Les avantages théoriques du transport maritime à courte distance ont souvent été soulignés depuis au moins le début des années 1990, mais les mesures incitatives ont été peu nombreuses et parfois éphémères.

La COVID-19 a bouleversé l'activité depuis un an, mais les leçons apprises en assurant efficacement la continuité de

©SLSMC

la chaîne d'approvisionnement pendant la pandémie ainsi que la relance prévue des activités font que le transport maritime à courte distance suscite un grand intérêt, surtout dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Toronto était déjà la quatrième ville portuaire en importance d'Amérique du Nord avant la pandémie, et la septième pour la congestion de la circulation. Aussi bien sa taille que ses embouteillages paraissent destinés à augmenter avec la reprise du boom de la construction.

Desservir rapidement la RGTH par camion deviendra encore plus difficile à partir du 12 juin, lorsque Transports Canada exigera que tous les conducteurs commerciaux aient dans leur véhicule un dispositif de consignation électronique qui enregistre leurs heures au volant, afin d'améliorer la sécurité.

fectively maintain the supply chain during the pandemic along with the anticipated rebounding of activities are lending themselves to shortsea shipping being given another serious look, particularly in the Greater Toronto-Hamilton Area (GTHA).

Toronto was already North America's fourth largest city prior to the pandemic and seventh in terms of traffic congestion. Both the size and bottlenecks within the metropolis are expected to increase as the construction boom resumes.

Serving the GTHA expeditiously by trucking mode will further be challenged as of this June 12 when Transport Canada requires all commercial drivers to have electronic logging devices in their vehicles to automatically record each driver's time

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

«Cette exigence réglementaire augmentera sans doute la pénurie de conducteurs, dit M. Hamilton. De nouvelles exigences environnementales imposées aux compagnies de camionnage ainsi qu'une remontée des prix du carburant feront aussi augmenter les prix du transport par camion.»

En même temps, il semble que les consommateurs achèteront davantage de biens en ligne pour livraison à domicile, étant plus nombreux à avoir découvert cette option pratique pendant les fermetures de magasins pour la COVID-19. Selon les projections, 30,1 millions de Canadiens achèteront des biens et des services en ligne en 2024, contre 25 millions en 2019, ce qui fera augmenter la demande de services de camionnage.

Pêches et Océans Canada a lancé la Stratégie de l'économie bleue en vue de «reconstruire mieux» après la pandémie. Jusqu'à présent, la stratégie ne fait qu'une place minime aux Grands Lacs et au Saint-Laurent, mais le gouvernement fédéral sollicite les commentaires jusqu'au 21 juin.

M. Hamilton est de ceux qui espèrent convaincre le gouvernement d'examiner de plus près le potentiel du transport maritime à courte distance sur ces voies navigables. «Je crois qu'historiquement, les Grands Lacs et le Saint-Laurent ont surtout été considérés sous l'angle des ports en eau profonde pour le commerce international, dit-il. Leur proposition de valeur unique pour la desserte des marchés intérieurs et du commerce transfrontalier avec les États-Unis a été largement négligée, mais je crois que les gouvernements s'y intéressent réellement aujourd'hui.»

L'intérêt découle en partie du retour prévu d'un commerce accru entre le Canada et les États-Unis sous la nouvelle administration Biden, mais aussi de la congestion aux postes frontaliers une fois que les passages seront pleinement rouverts. «Le transport maritime à courte distance offre des possibilités de prédédouanement ainsi qu'une façon de réduire la congestion sur les ponts», affirme M. Hamilton.

Les ports de l'APHO et l'Institut McMaster de recherche sur les transports et la logistique préparent actuellement le lancement d'un nouveau partenariat d'analyse de données sur le thème de l'intelligence fluide. «En utilisant des données de tous les modes de transport, cette nouvelle ressource aidera des partenaires externes, comme des entreprises, des associations et des municipalités, à prendre de meilleures décisions stratégiques concernant la chaîne d'approvisionnement, les transports et l'infrastructure», explique M. Hamilton.

L'APHO travaille à cinq options

Une des initiatives possibles viserait à profiter des conteneurs vides qui sont déplacés dans le sud de l'Ontario pour réduire l'utilisation de camions ou simplement aider une entreprise à optimiser ses choix de modes de transport.

L'APHO travaille actuellement à cinq dossiers qui permettraient de transférer des marchandises d'une forme ou l'autre de transport terrestre au transport maritime à courte distance. «Il y a le transport aussi bien de vrac sec que de marchandises conteneurisées, dit M. Hamilton. Avec les ports de Hamilton et d'Oshawa ainsi que de nouvelles installations le long du canal Welland, dans la région de Niagara, il y a davantage de possibilités de mettre au point des modèles tarifaires efficaces et viables.»

behind the wheel to limit hours as a safety precaution.

"The regulation is expected to add to the existing shortage of drivers," Mr. Hamilton notes. "New environmental requirements for operating trucking companies along with resurging fuel prices are further expected to increase trucking prices."

Consumer demand for goods purchased online for home delivery is also expected to increase with more people having discovered the convenience during the COVID-19 shutdowns. It's projected that 30.1 million Canadians will buy goods and services online in 2024, up from 25 million in 2019, putting further demands on trucking services.

Fisheries and Oceans Canada has launched the federal Blue Economy Strategy as part of "building back better" after the pandemic. The strategy to date has minimal reference to the Great Lakes and St. Lawrence, but the federal government is seeking further input until June 21.

Mr. Hamilton is among those hoping to persuade the government to look again at the potential of shortsea shipping within these waterways. "I think historically the Great Lakes and St. Lawrence have primarily been considered in how they serve deep-water ports for international trade," he says. "Their unique proposition value in terms of serving both domestic markets and cross-border trade with the U.S. has been largely overlooked, but I believe there's renewed genuine interest by governments now."

Part of that interest stems from the anticipated resumption of greater trade between Canada and the U.S. under the new Biden administration and a re-congestion of crossings once the border fully reopens. "Shortsea shipping offers pre-clearance opportunities as well as a way to decrease the bridge congestion," Mr. Hamilton says.

The HOPA ports and the McMaster Institute for Transportation and Logistics are currently planning the launch of a new data analysis partnership called Fluid Intelligence. "Using data from all modes, this new resource will help external partners, such as businesses, associations, or municipalities, to make better supply chain, transportation and infrastructure planning decisions," Mr. Hamilton explains.

HOPA working on five shortsea options

Possible initiatives could include taking advantage of empty containers being moved around southern Ontario to reduce truck use, or simply helping a business to optimize its modal choices.

HOPA is currently working on five different files that would result in transferring cargo off some form of land transportation to shortsea shipping. "And the files range from transporting everything from dry bulk material to container cargo," Mr. Hamilton shares. "By having the ports of Hamilton and Oshawa and now developing some facilities along the Welland Canal in the Niagara region, there's greater opportunity to figure out effective, sustainable pricing models."

Establishing pricing models is no easy feat with a half-dozen factors influencing costs. For instance, finding a stevedoring model that ensures the cost- and time-efficient loading on and off vessels has been a challenge, but Mr. Hamilton also notes that the major shipping companies operating in the Great Lakes have been researching and investing in different types of vessels that more readily accommodate shortsea itineraries.

Although it now seems eons ago, the disruptions to other modes resulting from protests on rail lines or severe weather events have also cast attention on the need to build redundancy into the supply chain. "There's capacity to offer that alternative on the H_20 Corridor," Mr. Hamilton says.

Mr. Hamilton hopes to see more initiatives like the one last fall that had Groupe Desgagnés carry out a trial run of transporting some 400 containers through the St. Lawrence Seaway between Montreal and Toronto. MSC Canada sought space aboard the **Claude A. Desgagnés** as a way to work around the remaining congestion on rail lines after labour strikes at the port of Montreal and Halifax caused vessel diversions. So far there's no plan to repeat the exercise.

The need to address carbon emissions is another increasingly pressing issue, but the means to reward shippers for using a greener form of transportation – perhaps as part of a lower carbon tax rate – have yet to be worked out. "Historically, incentives have focused on infrastructure with the federal government seen as responsible for waterways, and roads being provincially funded," Mr. Hamilton says. "There has to be some kind of collaboration to recognize across jurisdictions the value of incentivizing shortsea shipping models based on the socioeconomic, environmental and infrastructure advantages."

Port of Windsor eyeing shortsea opportunities

At the Port of Windsor, shortsea shipping possibilities are being actively explored to increase and diversify client base while at the same time improving market resilience.

"While everyone loves serving big markets, like China, if one abruptly ends or presents too much difficulty, there should be other smaller opportunities, which certainly exist and would be healthier for ports in terms of market diversity," relates Steve Salmons, the Windsor Port Authority's president and CEO.

"Our logistics chain – marine, rail and truck – persevered and largely succeeded, not perfectly, but impressively under the worst global pandemic and economic crisis in a century," Mr. Salmons observes about the past year. "Maintaining and promoting its reliability and flexibility will be key to building smaller market opportunities and establishing new ones."

The Windsor Port Authority is looking at some new land acquisition and development with the goal of establishing more shortsea shipping traffic on the Great Lakes for containerized cargo.

Mr. Salmons also hopes to discuss the possibilities of establishing a critical mass base for collection

La question des modèles tarifaires est complexe, avec une demi-douzaine de facteurs influençant les coûts. Par exemple, trouver un modèle qui assure l'économie et la rapidité du chargement et du déchargement des navires a été difficile. Cependant, M. Hamilton indique que les grandes compagnies maritimes des Grands Lacs ont consacré des recherches et des investissements à différents types de navires qui conviendraient mieux aux trajets de courte distance.

Les protestations sur les lignes de chemin de fer, qui semblent si lointaines aujourd'hui, ont créé des perturbations pour les autres modes de transport et ainsi mis en lumière la nécessité de prévoir une redondance dans la chaîne d'approvisionnement. M. Hamilton fait valoir «qu'il y a la capacité voulue pour offrir une solution sur le corridor H_2O».

M. Hamilton espère voir davantage d'initiatives comme celle du Groupe Desgagnés qui, l'automne dernier, a transporté quelque 400 conteneurs par la Voie maritime du Saint-Laurent entre Montréal et Toronto. MSC Canada avait demandé de la place à bord du **Claude A. Desgagnés** pour échapper à la congestion sur le réseau ferroviaire lorsque des grèves aux ports de Montréal et Halifax avaient entraîné des déroutements de navires. Jusqu'à présent, il n'y a pas de projet de renouveler l'expérience.

La nécessité de réduire les émissions de carbone est un autre enjeu pressant, mais le moyen de récompenser les expéditeurs qui choisissent un mode de transport plus écologique – peut-être avec un taux réduit de taxe carbone – reste à mettre au point. «Dans le passé, les mesures incitatives ont surtout visé l'infrastructure, selon M. Hamilton. Le gouvernement fédéral était vu comme responsable des voies navigables, les routes étant financées par les provinces. Il faut une collaboration pour que les divers ordres de gouvernement reconnaissent l'intérêt à créer des incitatifs pour les modèles de transport maritime à courte distance compte tenu de leurs avantages socioéconomiques, environnementaux et sur le plan de l'infrastructure.»

Le Port de Windsor voit des possibilités à saisir

Le Port de Windsor étudie les possibilités que présente le transport maritime à courte distance pour accroître et diversifier sa clientèle tout en rehaussant sa résilience sur le marché.

«Tout le monde pense à servir les grands marchés, comme la Chine, mais si subitement un ou l'autre s'assèche ou présente trop de difficulté, il devrait y avoir d'autres débouchés, soutient Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor. Ces débouchés existent, et ils permettent aux ports de diversifier leurs marchés.»

M. Salmons dresse ce bilan de la dernière année: «Notre chaîne logistique – maritime, ferroviaire et routière – a persévéré et essentiellement réussi, pas parfaitement mais admirablement, face à la pire pandémie mondiale et crise économique depuis un siècle. Entretenir et promouvoir sa fiabilité et sa polyvalence, voilà qui est la clé pour tirer parti des possibilités qu'offrent de plus petits marchés et en créer de nouvelles.»

L'Administration portuaire de Windsor envisage l'acquisition et l'aménagement de terrain pour pouvoir augmenter le transport maritime à courte distance par conteneurs sur les Grands Lacs.

Déjà cette année ou en tout cas d'ici le début de 2022, M. Salmons espère aussi discuter de l'établissement d'une

EMPIRE STATE OF MIND

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

Empire Stevedoring

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

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

achodos@empstev.com
goro@empstev.com

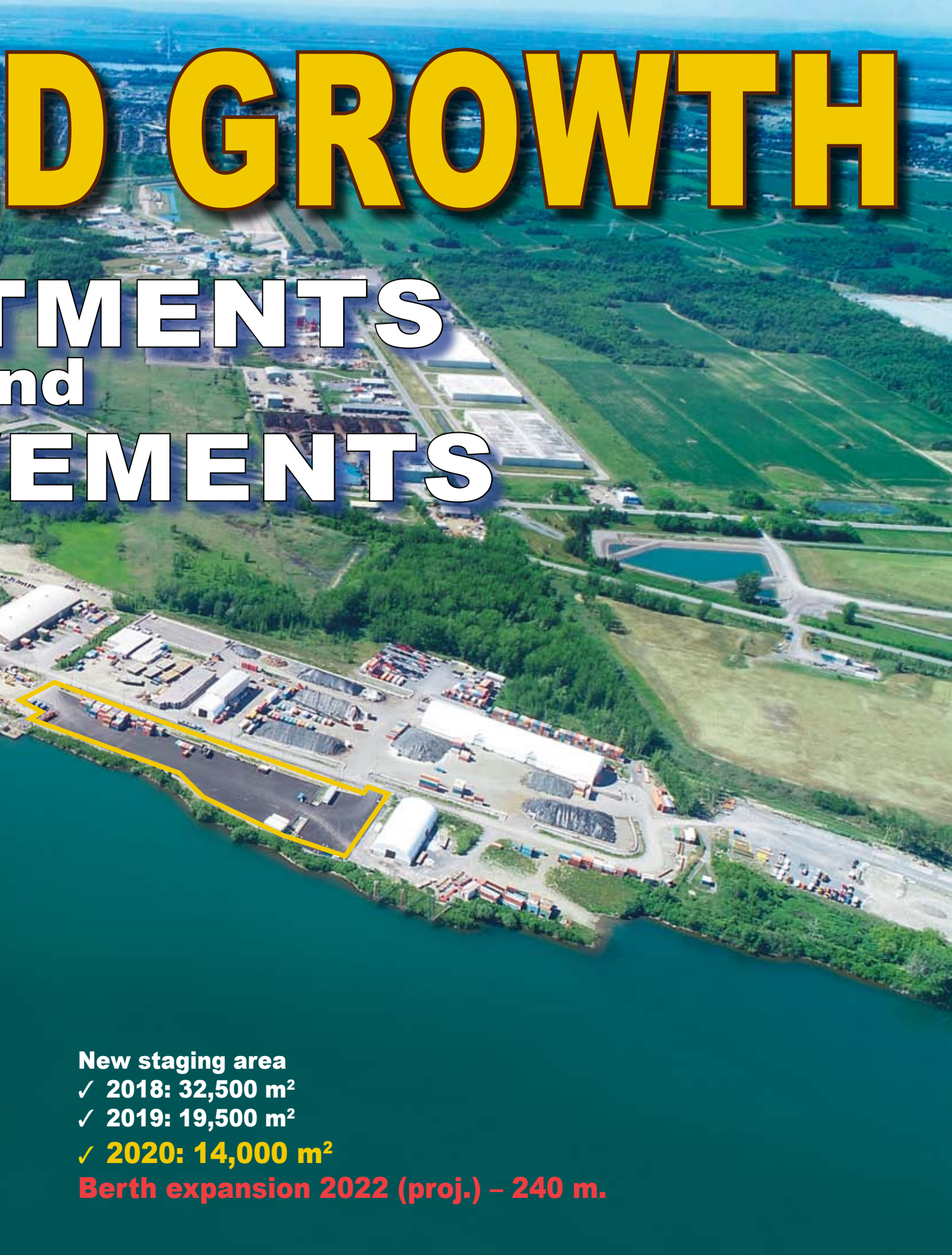
MONTREAL QC
ST-JOHN NB | HALIFAX NS | SHEET HARBOUR NS
TORONTO ON | THUNDER BAY ON
NEW ORLEANS LA | BATON ROUGE LA | HOUSTON TX

www.empirestevedoring.com

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
Receiving, 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


D GROWTH
TMENTS
nd
EMENTS
New staging area
✓ 2018: 32,500 m²
✓ 2019: 19,500 m²
✓ 2020: 14,000 m²
Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.

and drop-offs with the ports of Cleveland, Detroit, Toledo and others later this year or, at the very latest, early in 2022. "One of the questions we keep getting from customers is why we can't ship grain by container as is done most everywhere else in the world, and that's a really good question especially as that would help is to deliver smaller loads of grain to more existing and new customers."

Seeking greater maritime input from Quebec government

At the Port of Valleyfield, Jean-Philippe Paquin, the port's general manager remains hopeful that the Quebec government will give shortsea shipping initiatives a significant financial boost as part of the province's Maritime Strategy. "That would certainly alleviate truck traffic, reduce air pollution and decrease road accidents," he says. "It would also help to address the current shortage of truck drivers."

While the COVID-19 pandemic has delayed various plans, Mr. Paquin remains hopeful that Premier François Legault's government will seize the potential that shortsea shipping offers. "It's an alternative that's right there to help solve a number of issues and definitely improve the quality of life for people along Quebec's North Shore," he says. "While previous governments paid lip service to it with few concrete actions, I think as a person who understands business, the premier has taken its possibilities to heart so we're confident that more support will be forthcoming."

Past initiatives have proved the point such as the use of barges between Valleyfield and either Trois-Rivières or Quebec City significantly reducing highway congestion between Montreal and Quebec City's metropolitan regions.

The St. Lawrence Shipoperators (SLS) would like the updated strategy to promote shortsea shipping between the Port of Montreal and Matane, Rimouski, Cacouna, as well as in the Gaspé.

masse critique pour les activités de chargement et déchargement entre les ports de Cleveland, Detroit, Toledo et d'autres encore. «Des clients nous demandent sans cesse pourquoi nous ne pouvons pas expédier des céréales par conteneur comme cela se fait presque partout dans le monde. La question est très pertinente, car cela aiderait à livrer des petits chargements de céréales à davantage de clients actuels et de nouveaux clients.»

Le gouvernement du Québec invité à agir

À Valleyfield, Jean-Philippe Paquin, directeur général du Port, continue d'espérer que le gouvernement du Québec donnera un bon coup de pouce financier à des initiatives de transport maritime à courte distance, dans le cadre de sa stratégie maritime. «Ce serait certainement un moyen d'alléger le trafic routier et de réduire à la fois la pollution atmosphérique et les accidents de la route, dit-il. En outre, ce serait un élément de solution à l'actuelle pénurie de conducteurs de camions.»

La pandémie de COVID-19 a retardé divers projets, mais M. Paquin espère bien que le gouvernement du premier ministre François Legault voudra profiter du potentiel du transport maritime à courte distance. «C'est une option qui est à portée de la main et qui peut aider à résoudre plusieurs problèmes et améliorer la qualité de vie sur la Côte-Nord du Québec, dit-il. Des gouvernements précédents ont tenu de beaux discours, mais n'ont guère pris de mesures concrètes. Cependant, comme il comprend bien le monde des affaires, le premier ministre a pris conscience des possibilités. Nous avons donc confiance que l'appui augmentera.»

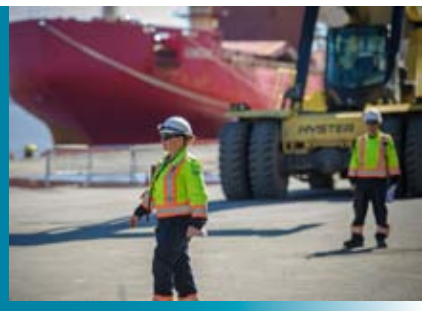
Des initiatives passées ont démontré l'intérêt du transport maritime à courte distance. Par exemple, l'utilisation de chalands entre Valleyfield et Trois-Rivières ou Québec a sensiblement réduit la congestion routière entre Montréal et Québec.

L'association Armateurs du Saint-Laurent (ASL) souhaiterait qu'une version actualisée de la stratégie favorise le transport maritime à courte distance entre le Port de Montréal et Matane, Rimouski, Cacouna et la Gaspésie.

Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime

Un centre de services pour l'industrie maritime du Québec

- Développement des compétences et formation
- Promotion des carrières maritimes
- Outils GRH et SST



A service center for the Québec maritime industry

- Skills development and Training
- Maritime careers promotion
- HR Management and Health & Safety Tools Development

Suivez-nous! / Follow us!

www.csmoim.qc.ca

Devenez membre, c'est gratuit!
Become a member, it's free!

Le groupe Pôle Québec logistique abonde dans le même sens. Il a été formé l'an dernier par des acteurs des secteurs de la logistique et du transport – dont Desgagnés, Océan, CN, Sollio et les ports de Québec et Baie-Comeau – pour améliorer les transports dans la région de l'est du Québec, où le camionnage peut être coûteux et dangereux.

Cependant, toute augmentation du transport maritime à courte distance soulève un autre problème majeur: un manque de main-d'œuvre. «Il manque de 3 000 à 4 000 travailleurs, indiquait la directrice générale d'ASL, Louise Bédard, à *La Presse* en février. Et actuellement, si même une seule personne ne se présente pas au travail, un navire doit rester à quai – ce qui arrive assez souvent.»

ASL ne comprend pas comment le gouvernement du Québec a conclu l'année passée que le secteur comptait suffisamment de travailleurs. L'organisme demande que la Stratégie maritime du Québec s'attaque à la pénurie de main-d'œuvre en faisant la promotion de l'industrie, en créant des campus satellites de l'Institut maritime du Québec, au-delà de son siège de Rimouski, et en facilitant l'immigration de travailleurs possédant les compétences requises.

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) apprécie les mesures de stimulation économique annoncées le 25 mars dans le budget du Québec, mais aurait souhaité que le secteur maritime soit clairement désigné comme un levier économique essentiel à la relance après la pandémie – aussi bien pour l'exportation vers les États-Unis et l'Europe que pour le transport maritime à courte distance

Its call is echoed by Pôle Québec logistique, a group formed by various logistics/transportation stakeholders, including Desgagnés, Océan, CN, Sollio and the ports of Quebec and Baie-Comeau, last year to improve transportation in Quebec's Eastern region where trucking can be expensive and dangerous.

Any increase in shortsea shipping, however, brings up another major issue: a lack of labour. "There's a shortage of 3,000 to 4,000 people in this labour pool," SLS's executive director Louise Bédard told *La Presse* in February. "And if just one person can't report to work, it currently forces a vessel to remain docked – which now happens quite frequently."

Her organization does not understand how the Quebec government arrived at the conclusion last year that the sector had sufficient workers. The SLS wants the Quebec Maritime Strategy to address the labour shortage by promoting the industry, establishing satellite campuses of the Insitut maritime du Québec in addition to its current base in Rimouski, as well as facilitating the immigration of workers possessing the required skills.

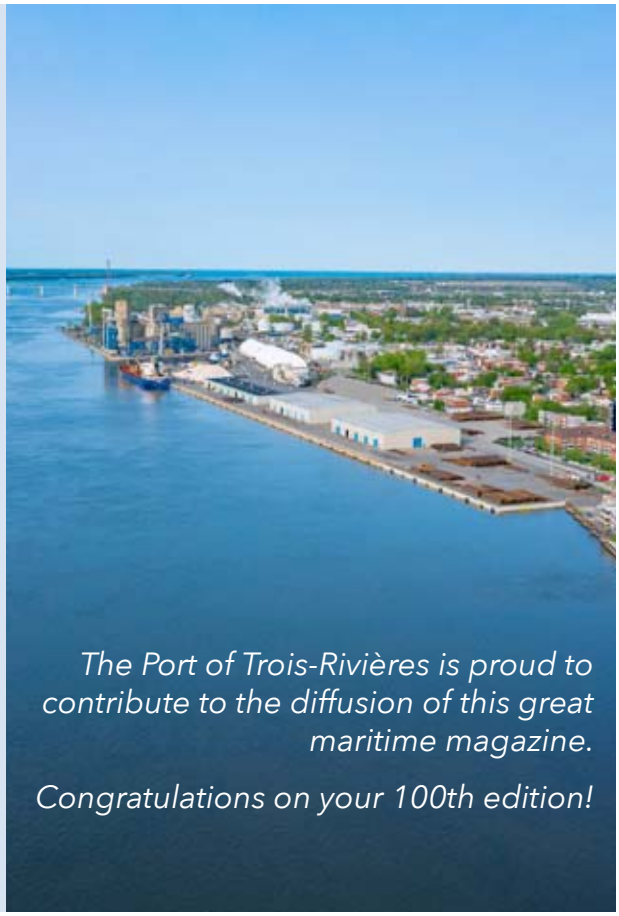
Sodes, the economic development organization for the St. Lawrence region, appreciates the economic stimulus presented in Quebec's March 25th budget, but would have liked the maritime industry to clearly be identified as an essential economic lever for post-pandemic recovery both in terms of greater export po-

ÉDITIONS

Le Port de Trois-Rivières est fier de contribuer à la diffusion de ce grand magazine maritime.

Félicitations pour cette 100e édition!

PORT TROIS-RIVIÈRES



The Port of Trois-Rivières is proud to contribute to the diffusion of this great maritime magazine.

Congratulations on your 100th edition!

tential to the U.S. and Europe, and regional and interprovincial shortsea shipping routes, including some possible transshipment for export.

Mathieu St-Pierre, the Sodes president and executive director, notes that the Quebec government had designated funds in its 2020 budget for the maritime sector, but announcements were shelved as a result of the pandemic.

Mr. St-Pierre hopes the Quebec government will unveil a clear maritime strategy within the coming weeks. "We've been discussing this for months," St-Pierre shares. "It's now time to see some of those discussions turned into concrete actions."

Part of that strategy would ideally be new infrastructure projects that encourage more shortsea shipping. "For instance, some ports could use modernized roll-on/roll-off infrastructure to accommodate the most efficient delivery of their goods," he says. "We should also look at how we could optimize a network of stops involving Quebec's major ports."

He adds that the forthcoming carbon tax could be a major incentive for many shippers, but the government has to assure the proper infrastructure investments are made. "We could have twice-weekly routes using either cleaner LNG fuel or electrified vessels, but we need to have the infrastructure to provide that required energy."

Mr. St-Pierre underscores the need to look at the larger socioeconomic advantages of investing in shortsea shipping. "It can ease road congestion, lower road maintenance/building costs, improve air quality, reduce noise pollution, help the environment, and increase the public's health and safety," he says.

"We're not looking to take over the other modes," Mr. St-Pierre adds, "but rather to work together in new ways that provide shippers with better service and support a greener economic recovery."

entre régions et entre provinces, y compris en vue du transbordement pour l'exportation.

Mathieu St-Pierre, PDG de la Sodes, note que le gouvernement du Québec avait prévu des fonds pour le secteur maritime dans son budget de 2020, mais les annonces ont été écartées en raison de la pandémie.

M. St-Pierre espère que le gouvernement du Québec dévoilera une stratégie maritime claire dans les semaines à venir. «Nous en avons discuté pendant des mois, dit-il. Il est temps maintenant de voir les discussions aboutir à des mesures concrètes.»

Idéalement, une partie de la stratégie concernerait de nouveaux projets d'infrastructure encourageant le transport maritime à courte distance. «Par exemple, certains ports pourraient utiliser une infrastructure de roulage modernisée pour augmenter l'efficacité de la manutention de marchandises, dit-il. Nous devrions aussi examiner la façon dont nous pourrions optimiser un réseau d'escales dans les grands ports du Québec.»

Il ajoute que la future taxe carbone pourrait être un incitatif majeur pour de nombreux expéditeurs, mais le gouvernement doit s'assurer que les investissements nécessaires sont effectués dans l'infrastructure. «Nous pourrions assurer des liaisons deux fois par semaine soit en utilisant un carburant plus propre – du GNL – ou avec des navires électrifiés, mais il faut que l'infrastructure soit en place pour fournir l'énergie requise.»

M. St-Pierre souligne la nécessité de prendre en compte les retombées socioéconomiques plus vastes de l'investissement dans le transport maritime à courte distance. «Il peut atténuer la congestion routière, réduire les frais d'entretien et de construction routière, améliorer la qualité de l'air, réduire la pollution sonore, aider l'environnement et augmenter la santé et la sécurité du public», précise-t-il.

Et de conclure: «Nous ne cherchons pas à remplacer les autres modes de transport, mais à travailler avec eux de nouvelles façons qui donnent aux expéditeurs un meilleur service et favorisent une reprise économique plus écologique.»

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

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

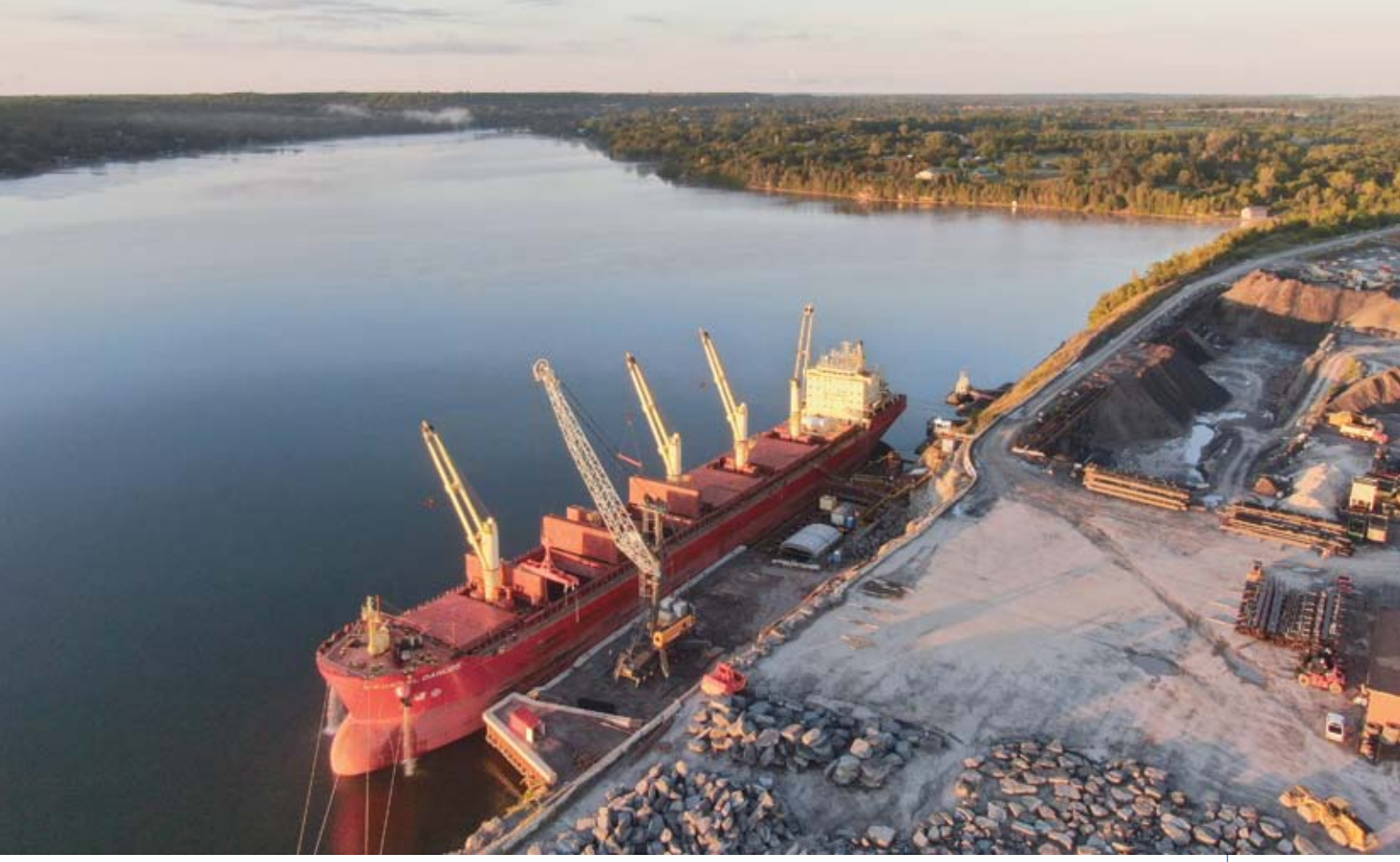
Regardez notre vidéo
Watch our video

POUR *LA SÉCURITÉ* ET *L'EFFICACITÉ* DE LA NAVIGATION

FOR THE *SAFETY* AND *EFFICIENCY* OF NAVIGATION

www.pilotagestlaurent.gc.ca

Jean-Maxime Chenard



©DOONEKANP LINES

Aerial view of the small, strategically-located Port of Picton on Lake Ontario which will be hosting this spring the first feeder vessel of a container service with the Great Lakes.

Vue aérienne du petit port de Picton situé à un endroit stratégique sur le lac Ontario. Ce printemps, il recevra le premier navire collecteur d'un service de conteneurs reliant les Grands Lacs.

Doornekamp Lines introduces Halifax-Picton container service

Doornekamp Lines lance un service de conteneurs Halifax-Picton

Leo Ryan

It has been more than four decades since there has been a cellular service between a Canadian east coast port and the Great Lakes. Back in 1981, Manchester Liners abandoned a 500-TEU service it had operated for a decade between Montreal and the Great Lakes.

There was a brief exception last October when Groupe Desgagnés, in a geared vessel, transported nearly 400 containers from Montreal to Toronto. This turned out to be a one-time event to help mitigate huge supply chain issues in Eastern Canada provoked by a series of summer docker strikes at the Port of Montreal.

Voilà plus de 40 ans qu'il n'y avait plus eu de service de porte-conteneurs entre un port de la côte Est canadienne et les Grands Lacs. En 1981, Manchester Liners a mis fin au service de 500 EVP que la compagnie offrait depuis une décennie entre Montréal et les Grands Lacs.

Il y a bien eu, en octobre dernier, un navire du Groupe Desgagnés qui a transporté presque 400 conteneurs de Montréal à Toronto. Ce ne sera toutefois qu'une initiative ponctuelle pour faire face aux énormes problèmes causés dans la chaîne d'approvisionnement de l'Est canadien par une série de grèves des débardeurs au Port de Montréal.

Ce printemps, c'est un projet plus conséquent de transport maritime à courte distance qui démarre, grâce à l'entreprise

d'une famille canadienne d'origine néerlandaise. La nouvelle compagnie Doornekamp Lines a annoncé le début en mai d'un service de porte-conteneurs battant pavillon canadien. Toutes les deux semaines, il reliera Halifax et Picton, un port modeste mais appelé à se développer, sur le lac Ontario, via la Voie maritime du Saint-Laurent. Doornekamp Lines est une filiale de Doornekamp Construction, une entreprise familiale ayant son siège à Odessa (Ontario).

«Le service de Doornekamp Lines entre Picton et Halifax comblera un besoin de transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs», dit Ben Doornekamp, un des dirigeants. Picton est à 200 km à l'est de Toronto, au cœur du plus grand marché commercial du Canada.

«Nous nous inspirons de ce qui se fait en Europe, ajoute M. Doornekamp. Actuellement, le Canada fait piètre figure en matière de transport maritime à courte distance.»

Il indique que le transporteur français CMA CGM a convenu d'être un des premiers utilisateurs du service.

Le premier navire collecteur du service sera le **Gesina Schepers**, immatriculé à Antigua Barbuda, qui a une capacité de 855 EVP et un tirant d'eau de 8,5 mètres. Le navire affrété, qui naviguait récemment dans la Méditerranée occidentale, est actuellement en route vers les Grands Lacs.

«Nous transportons des conteneurs de tous genres et de toutes dimensions, des charges lourdes, des marchandises générales, des cargaisons spéciales, et ainsi de suite, dit M. Doornekamp. Nous proposons des options de camionnage pour le premier et le dernier kilomètre par l'entremise de notre fournisseur en services de transport local Cooney Transport.

«Doornekamp Lines veut créer de nouvelles possibilités pour les consommateurs régionaux et, en fin de compte, servir l'ensemble des consommateurs canadiens en augmentant l'efficacité des transports, en améliorant la sécurité routière et en offrant une option plus écologique pour le commerce intérieur et extérieur.

«Doornekamp Lines apporte un nouveau mode de transport facilitant la diversification de la chaîne logistique entre la côte Est et le marché de l'Ontario.»

Now fast forward to this spring with the launching of a shortsea venture of note thanks to an entrepreneurial Canadian family of Dutch origin. Newly-created Doornekamp Lines has announced the start-up in May of a bi-weekly Canadian-flag container service via the St. Lawrence Seaway between Halifax and Picton, a small growing port on Lake Ontario. Doornekamp Lines is a subsidiary of Doornekamp Construction, a family-owned business with head office in Odessa, Ontario.

"The Doornekamp Lines service between Picton and Halifax will fill a need on the Great Lakes for shortsea shipping," said one of the principals, Ben Doornekamp, in an interview. Picton is 200 km east of Toronto and the heart of Canada's biggest commercial market.

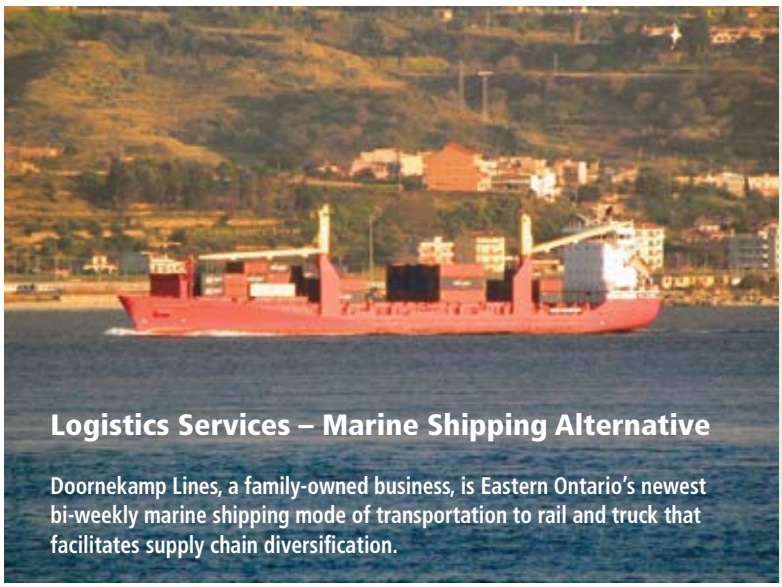
"We look to Europe for inspiration," Mr. Doornekamp said, adding: "Currently Canada does a terrible job in shortsea shipping."

French carrier CMA CGM, he indicated, has agreed to be one of the initial users.

First feeder vessel on the service will be the **Gesina Schepers**, an Antigua Barduba-registered vessel with a capacity of 855 TEUs and reported draught of 8.5 metres. Recently in the western Mediterranean, the chartered ship is presently heading towards the Great Lakes.

"We move all types and sizes of containers, heavy lift, breakbulk, project cargo, etc," Mr. Doornekamp said. "We can provide first and last mile trucking options through local transportation provider Cooney Transport.

"Doornekamp Lines is dedicated to creating new opportunities for regional consumers and ultimately supporting Canadian consumers by increasing transport efficiencies, improving road safety and offering a more environmentally responsible option for both domestic and international trade.



DOORNEKAMP LINES

Our Halifax-Picton container service strongly benefits importers and exporters in Ontario.

Future plans aim to connect the Northeast and Midwest U.S. through shortsea shipping to Great Lakes destinations.

Contact Ben Doornekamp
info@doornekamplines.ca
CELL.: + 1 613.561.6538

Odessa, Ontario, CANADA

https://www.doornekamplines.ca

"Doornekamp Lines offers an alternative transportation mode that facilitates diversification in the logistics chain from the East Coast to the Ontario Market."

Under Phase 2, the Ontario-based shipping enterprise intends to include a bi-weekly service between Picton and Cleveland, Ohio.

Since purchasing in 2015 the Picton Terminals port property (originally built by Bethlehem Steel in 1954), Doornekamp has invested substantially in its redevelopment. A Liebherr LH 420 crane offers a lifting capacity of 125 tonnes. On site there is a fleet of two flat deck barges , three hopper barges and two tugboats. The port is thus well equipped to handle heavy lift, project cargoes and marine construction. Importantly, a 220,000 sq. ft. expansion at dock level is slated for completion this year. In 2020, Picton handled 150,000 tonnes of cargo.

Dans une deuxième phase, l'entreprise ontarienne de transport maritime entend offrir un service toutes les deux semaines entre Picton et Cleveland, en Ohio.

Doornekamp a acheté les installations portuaires de Picton Terminals (construites en 1954 par Bethlehem Steel) en 2015. L'entreprise a ensuite investi lourdement dans leur réaménagement. Il y a une grue Liebherr LH 420 d'une capacité de 125 tonnes. Il y a une flotte comprenant deux chalands à plateforme, trois chalands à clapets et deux remorqueurs. Le Port est ainsi bien équipé pour manutentionner des charges lourdes et des cargaisons spéciales, et pour la construction maritime. Fait important, un agrandissement de 220 000 pieds carrés est en cours au niveau du quai, et devrait être achevé cette année. En 2020, Picton a manutentionné 150 000 tonnes de marchandises.

WEST COAST
DP World and Port of Nanaimo expand shortsea project

CÔTE OUEST
DP World et le Port de Nanaimo veulent augmenter le transport maritime à courte distance

Leo Ryan

The development of shortsea shipping on Canada's West Coast took an important step forward recently thanks to the signing of a 50-year lease agreement between the Port of Nanaimo and DP World.

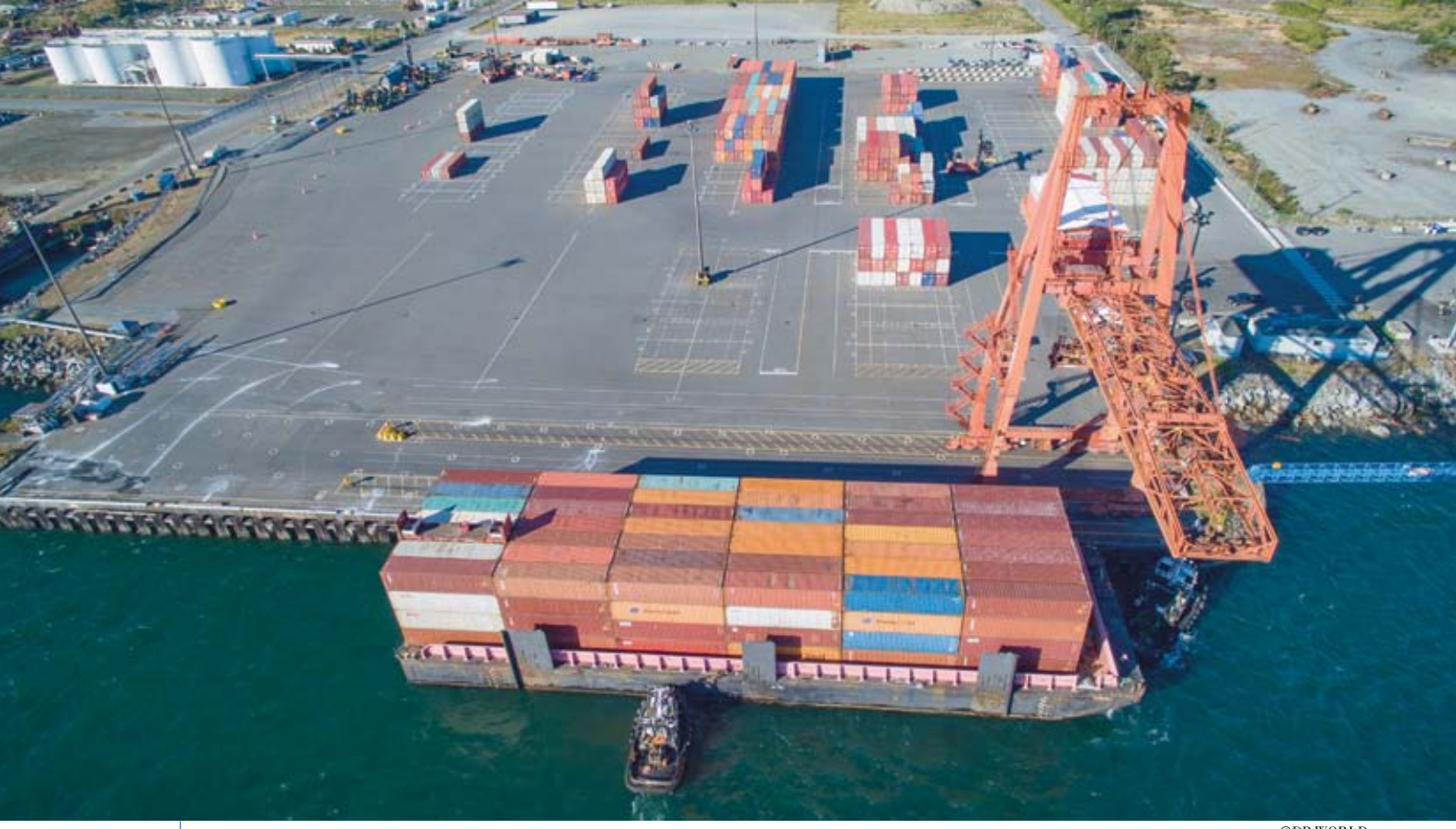
The Duke Point agreement provides a long-term port-to-port solution for shortsea shipping between Nanaimo and Vancouver, as well as expand access from Nanaimo to global import/export markets via direct calls to Asia.

Commented Maksim Mihic CEO and General Manager, DP World (Canada) : "The introduction of the Duke Point LO/LO (lift-off/lift-on) operation represents a significant milestone in shifting the BC transportation industry from a truck-based, single modal connection to a multimodal transportation industry where truck transport in part will be replaced with shortsea shipping, resulting in significant GHG reductions."

Importante nouvelle pour le développement du transport maritime à courte distance sur la côte ouest du Canada, un bail de 50 ans a été signé entre le Port de Nanaimo et DP World.

L'entente dite de la pointe Duke ouvre la voie à une solution à long terme pour le transport maritime de port à port entre Nanaimo et Vancouver. Elle facilitera l'accès de Nanaimo aux marchés mondiaux grâce à des routes directes vers l'Asie.

Le PDG de DP World (Canada), Maksim Mihic, a exprimé sa satisfaction: «La mise en place de l'activité LO/LO [manutention verticale] à la pointe Duke marque un virage pour le secteur du transport en Colombie-Britannique, d'une concentration sur un seul mode, le camionnage, à des solutions multimodales où le transport par camion sera en partie remplacé par le transport maritime à courte distance. Il en découlera d'importantes réductions des GES.»



©DP WORLD

The Duke Point terminal is expanding its container storage area to handle an increased volume of shortsea shipments between Nanaimo and Vancouver.

Le terminal de la pointe Duke agrandit son aire de stockage de conteneurs en prévision d'un accroissement du volume entre Nanaimo et Vancouver.

Le projet augmentera la présence de DP World au Canada, qui comprend des terminaux à Vancouver, Surrey, Prince Rupert et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). L'entreprise a effectué d'importants investissements dans ses activités portuaires et logistiques et ses services maritimes, fournissant à ses clients des solutions intégrées et éliminant des sources d'inefficacité dans la chaîne d'approvisionnement.

L'entente signée est un premier pas décisif dans l'expansion prévue du terminal, projet actuellement estimé à 105 millions de dollars. Le projet est financé par une combinaison de fonds publics et de fonds privés, y compris une contribution fédérale de 46,2 millions de dollars dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) et une contribution provinciale de 15 millions de dollars au titre du plan de relance économique de la Colombie-Britannique.

Le projet comprend un agrandissement du poste d'amarrage existant, de 182 mètres à 325 mètres, et la construction d'une nouvelle barrière pour les camions, d'un entrepôt et d'un bâtiment d'administration et d'entretien. L'actuelle grue de quai au diesel sera remplacée par deux grues électriques d'une portée de 16 conteneurs.

L'aire de stockage de conteneurs du terminal sera aussi agrandie, donnant au terminal une capacité globale de 280 000 EVP. Une mise à niveau des systèmes de drainage, d'égouts, d'alimentation électrique, d'eau et de sécurité du terminal fait aussi partie du projet.

The project will enhance DP World's coast-to-coast Canadian footprint which includes terminal operations in Vancouver, Surrey, Prince Rupert, and Saint John. The company has invested significantly across its Ports, Logistics & Maritime Services businesses, providing customers with integrated logistics solutions and removing inefficiencies from the supply chain.

The signed agreement is an important first step in the planned terminal expansion, currently estimated at $105 million. It is funded through a mix of public and private investment, including a $46.2 million federal contribution through the National Trade Corridors Fund (NTCF) and a $15 million provincial contribution as a part of B.C.'s Economic Recovery Plan.

The project includes an extension of the existing berth from 182 metres to 325 metres and the construction of a new truck gate, warehouse and administration and maintenance building. The existing diesel quay crane will be replaced with two 16 container-wide electric quay cranes.

The terminal's container yard storage area will be increased, creating an overall terminal operational capacity of 280,000 TEUs. Upgrades to drainage, sewer, electrical, water and security systems are also included in the terminal project outline.

Vibrant industry embraces new challenges

Une industrie dynamique relève les défis

L'industrie marine canadienne est plus solide et dynamique aujourd'hui qu'elle ne l'a été depuis longtemps. Il y a certes place à amélioration, mais on peut bien dire que l'activité est florissante et les tendances, positives. La construction navale est dans une période prometteuse au Canada.

Il y a 10 ans, le gouvernement fédéral a décidé que le Canada devait s'assurer que les navires nécessaires à notre sécurité et notre protection collectives pouvaient être construits ici au pays et le seront, dans des chantiers canadiens, par des travailleurs canadiens. Aux yeux de nombreux observateurs, la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) a démarré lentement. En coulisses toutefois, l'industrie faisait tout pour que nous ayons de nouveau des chantiers de calibre mondial prêts à servir, puis a lancé de nouveaux projets de construction.

Nos grands chantiers ont eu beaucoup de travail. Seaspan sur la côte Ouest, Irving sur la côte Est et Davie entre les deux s'emploient à faire de la SNCN un succès national. Nous avons construit trois navires hauturiers de science halieutique d'une toute nouvelle classe et un navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA). La construction du navire de soutien interar-

Colin Cooke

President and CEO /Président-directeur général

Canadian Marine Industries Shipbuilding Association

Association canadienne des Industries marines de la construction navale

© PASCAL HUOT

It has been a long time since the marine industry in Canada has been so robust and vibrant. Naturally, there is room for improvement, but it is still safe to say that things are busy and going in the right direction. This is an exciting time to be building ships in Canada.

It has been 10 years since the federal government decided that Canada needs to ensure that the ships that we require for our collective safety and security can and will be built here at home, in Canadian yards by Canadian workers. The National Shipbuilding Strategy (NSS) seemingly got off to a slow start in the eyes of many but behind the scenes, the industry was hard at work making certain that once again, we have world-class yards ready to go and then launching into the first of our new builds.

Our big yards have been busy. Seaspan on the west coast, Irving on the east coast, and Davie in between are working to make the NSS program a success for our country. We have seen an entire class of three offshore fisheries science vessels and an arctic offshore patrol vessel (AOPS) completed. The Navy's Joint Support Ship (JSS) and two more AOPS are advancing well toward completion. Another JSS, an

Offshore Oceanographic Science Vessel, and five more AOPS are due soon. Planning is also well advanced for six medium icebreakers and for the Canadian Surface Combatant, the class of frigate that will be the centerpiece of the Royal Canadian Navy for decades to come. At the same time, all three shipyards have been modernizing the RCN's Halifax-class as well as working on numerous other vessels of all sorts and sizes.

The rest of our yards are hard at work as well. Heddle, Point Hope Maritime, Ocean Group, and Metalcraft are just four examples of the great companies who are very busy across our country. Some are involved with building the critical smaller boats, tugs and barges needed to keep Canada's ports and waterways open, functioning, and safe while others are making sure that the ships and ferries that sail our waters are in good repair and operating efficiently.

And behind all these yards, our components suppliers, our software experts, our design professionals, and our engineers (to name only a few) are providing the goods and services needed to make everything happen in our nation-wide supply chain.

Not everything is without issue of course. Many of our businesses are finding it difficult to secure good workers – perhaps Canadians do not recognize the career opportunities that exist in the sector? There is a bit too much daylight between the date when a ship should be retired and the date that our yards get their contracts – perhaps our governments could find ways to ensure that the official plans and schedules can be adhered to more closely? It is too often a challenge for smaller, innovative companies to get into big national projects – perhaps there are new ways that we could see the ITB (Industrial & Technological Benefits) system work more effectively for smaller Canadian firms? These and other challenges need to be worked on so that our entire sector benefits from all this activity.

That is where organizations such as the Canadian Marine Industries and Shipbuilding Association (CMISA) come in. We launched two years ago to provide a voice, business opportunities, and networking for the marine sector across the country. We are growing fast and need your experience at the table with us. Join us and help to reduce the challenges faced by our industry.

The Canadian marine sector is in good shape. Together we can make it even better.

mées (NSI) de la Marine et de deux autres NPEA est bien en voie. Un autre NSI, un autre navire hauturier de science halieutique et cinq autres NPEA devraient être mis en chantier prochainement. La planification est bien avancée pour six brise-glaces moyens et pour le navire de combat canadien (NCC), la classe de frégates qui sera la pièce maîtresse de la Marine royale canadienne (MRC) dans les décennies à venir. En même temps, les trois chantiers navals ont été occupés à moderniser la classe Halifax de la MRC, tout en travaillant à de nombreux autres navires en tous genres et de toutes tailles.

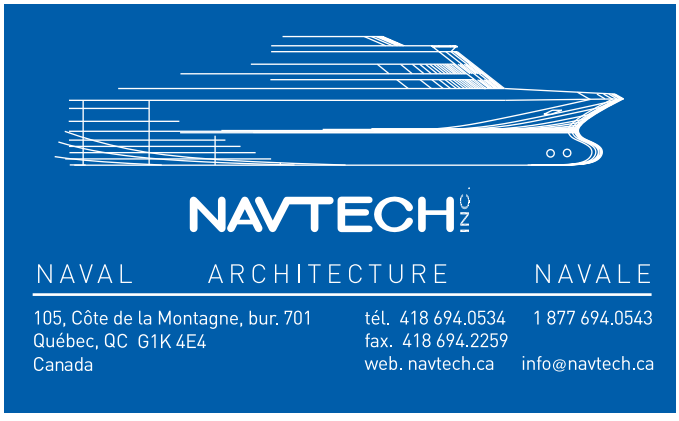
Nos autres chantiers navals sont à l'ouvrage aussi. Partout au pays, des entreprises formidables, comme Heddle, Point Hope Maritime, Groupe Océan et Metalcraft, débordent d'activités. Certaines s'occupent de construction de petits navires, remorqueurs et chalands essentiels au fonctionnement et à la sécurité des ports et des voies navigables du Canada. D'autres veillent au bon entretien et à l'efficacité des navires et traversiers qui sillonnent nos eaux.

Tous ces chantiers comptent sur nos fournisseurs de composants, nos informaticiens, nos concepteurs et nos ingénieurs (pour ne nommer qu'eux) qui fournissent les biens et les services indispensables à notre chaîne d'approvisionnement pancanadienne.

Évidemment, la situation n'est pas épargnée de tout problème. Bon nombre de nos entreprises ont des difficultés à trouver de bons travailleurs. Peut-être est-ce que les Canadiens ne reconnaissent pas les carrières qu'offre le secteur? Par ailleurs, il y a un peu trop de décalage entre le moment où un navire doit être retiré du service et la date où nos chantiers reçoivent leurs contrats. Peut-être est-ce que nos gouvernements pourraient trouver des moyens de faire mieux respecter les plans et les calendriers prévus? Il est trop souvent difficile pour de petites entreprises innovatrices de se faire une place dans les grands projets nationaux. Peut-être est-ce qu'il y aurait de nouvelles mesures à prendre pour que la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) bénéficie davantage aux petites entreprises canadiennes? Voilà trois domaines, entre autres, où il y a des défis à relever pour que l'ensemble de notre secteur profite pleinement de toute l'activité.

Voilà aussi où des organisations comme l'Association canadienne des industries marines et de la construction navale (ACIMCN) ont un rôle à jouer. Mise sur pied il y a deux ans, l'ACIMCN a pour mission de donner une voix au secteur maritime à l'échelle nationale, et de lui apporter des possibilités d'affaires et de réseautage. Elle ne cesse de prendre de l'ampleur, et elle a besoin de votre expérience pour contribuer à son action. Joignez-vous à nous pour relever les défis qui se présentent à notre industrie!

Le secteur maritime canadien est en bonne santé. Ensemble, nous pouvons le rendre encore meilleur.



OCEAN

GO FULL FORCE

EXPERTISE DEDICATED TO YOUR SHIPBUILDING PROJECTS

For over 45 years, we have been supporting our clients in building the marine world of tomorrow. We provide customized shipbuilding construction services to meet our clients' growing needs. We are capable of both job and mass production while upholding our commitment to excellence and performance.

GROUPOCEAN.COM
+1 877 694.1414

A WORLD-CLASS COMPANY AND
A TRUSTED BUSINESS PARTNER

Canada's shipyards moving in high gear

Les chantiers navals du Canada prennent de l'essor

Carroll McCormick

Between serving established clientele and the stimulus of the Federal Government's National Shipbuilding Strategy (NSS) launched in 2010, Canadian shipyards, on the whole, are healthier than they have been in decades.

While recent reports have shed light on the soaring costs and delays that have marked the multi-billion dollar program to modernize the Royal Canadian Navy and Canadian Coast Guard, the fact remains that shipyards and marine industries across Canada are humming with activity. Their fields of endeavor range from repairing commercial and cruise ships, building frigates, ferries, research vessels and tugs to capturing such niche markets as defence suppliers to the U.S. Navy.

Here is a quick look at what is keeping key shipyards large and small busy:

Avec leur clientèle établie et l'impulsion qu'apporte la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) lancée en 2010 par le gouvernement fédéral, les chantiers navals canadiens sont globalement en meilleure posture qu'ils ne l'ont été depuis des décennies.

L'actualité récente a certes révélé des coûts en hausse et des retards sur le calendrier pour le programme de plusieurs milliards de dollars visant la modernisation de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. Il n'en reste pas moins que les chantiers navals et les industries maritimes bourdonnent d'activités. Les commandes vont de la réparation de navires commerciaux et de paquebots de croisière à la construction de frégates, de traversiers, de navires de recherche et de remorqueurs. Certains acteurs profitent de créneaux de marché, par exemple comme fournisseurs de la Marine américaine.

© PASCAL HUOT

Last August, the HMCS ***St-John's*** *arrived at the Davie shipyard for maintenance work, the first of three frigates under a $500 million government maintenance and upgrade program.*

En août dernier, le NCSM **St. John's** est arrivé au chantier naval de Davie pour des travaux d'entretien, dans le cadre d'un programme de 500 millions de dollars d'entretien et de mise à niveau de trois frégates d'ici 2025.

Voici un aperçu de la situation de divers chantiers navals, petits et grands.

Chantier Davie

L'entreprise Chantier Davie de Lévis (Québec), fondée en 1825, se présente comme le seul méga-chantier du Canada, possédant 50 % de la capacité de construction navale du pays et suffisamment de quais de construction (cinq) pour construire huit navires en même temps.

En 2012, le groupe Inocea, de Monaco, est devenu propriétaire de Davie. De 2012 à 2019, il a dépensé plus de 1 milliard de dollars. Frédérik Boisvert, vice-président, Affaires publiques de Davie, explique: «Davie a fait de grands investissements dans l'équipement et les systèmes, par exemple pour la coupe de l'acier, les moyens d'accès et une toute nouvelle infrastructure de technologie de l'information (Davie a le premier chantier naval nord-américain à exploiter un système intégré de gestion du risque à l'échelle de l'entreprise, de la conception à la production). Il y a aussi de toutes nouvelles équipes de sécurité, un centre de formation interactive, du nouvel équipement de sécurité, de nouveaux systèmes de sécurité et un nouveau service de gestion environnementale.»

Davie a récemment mené à bien de grands projets. En 2015-2016, il a transformé un porte-conteneurs commercial en navire de soutien militaire de la classe Resolve, l'**Astérix**. Celui-ci a été déployé en 2017 pour la Marine royale canadienne. En 2018, les deux premiers traversiers alimentés au gaz naturel liquide à être construits en Amérique du Nord ont été livrés. Ils assurent la liaison entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine.

Davie Shipbuilding

Established in 1825, Davie Shipbuilding in Lévis, Quebec, describes itself as Canada's only mega-yard, with 50 percent of Canada's total shipbuilding capacity and enough construction berths (five) to build as many as eight ships at a time.

In 2012, Monaco-based Inocea Group purchased Davie. Between 2012 and 2019 it has spent just over one billion dollars. "Davie made significant investments in new shipyard equipment and systems, from steel-cutting to access equipment as well as in an entirely new IT infrastructure (the first North America shipyard to run a fully integrated Enterprise Risk Management system comprising everything from design to production) and in completely new safety teams, an interactive training centre, new safety equipment, new security systems and a new environmental management department," says Frédérik Boisvert, Vice-President, Public Affairs, Davie.

Davie has delivered some big projects recently. They include the 2015-16 conversion of a commercial container ship into a Resolve Class combat support ship, the **Asterix**, deployed in 2017 for the Royal Canadian Navy, and in 2018 the delivery of the first two liquid natural gas-powered ferries ever built in North America, which operate on the Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine route.

Last August, the first of three frigates – the **HMCS St-John's** – arrived at the Davie yards for

maintenance work, the first of three frigates under a $500-million maintenance and upgrade program that will last until 2025. Part of the NSS, the entire government contract for Canada's surface combat fleet will provide work for 20 years. "This program is securing up to 400 well-paid jobs directly created or sustained at Davie, as well as supporting thousands of the company's suppliers and partners across Canada," says Mr. Boisvert.

In 2019 Davie pre-qualified to become a strategic partner for the renewal of Canada's fleet of icebreakers under the NSS. This follows the Federal Government's purchase in 2018 of three second-hand icebreakers that Davie will convert for the Coast Guard; Davie delivered the first of the three – the **CCGS Captain Molly Kool** – that December.

Positioning itself as the go-to Canadian ship builder for icebreakers, both for the Coast Guard and for export, Davie has announced that it will be building six icebreakers for the Coast Guard, founded the National Icebreaker Centre last August, and announced several strategic partnerships, including ones with GE, Vard, Serco and OSI. Davie is also vying to win the contract for the Polar-class icebreaker that will replace the **CCGS Louis S. St-Laurent**.

Verreault Navigation

This past winter two tugs belonging to Verreault Navigation eased a steady stream of ships in and out of its 244-metre (800 feet) dry dock at its Les Méchins, Quebec shipyard. The work has included intermediate surveys, repairs, and modifications.

En août dernier, le **NCSM St. John's** est arrivé au chantier de Davie pour des travaux d'entretien, dans le cadre d'un programme de 500 millions de dollars d'entretien et de mise à niveau de trois frégates d'ici 2025. L'ensemble du contrat gouvernemental portant sur la flotte de navires de combat de surface, qui fait partie de la SNCN, apportera du travail pendant 20 ans. «Ce programme assure jusqu'à 400 emplois bien rémunérés qui seront créés ou préservés à Davie, en plus de soutenir des milliers de fournisseurs et partenaires de l'entreprise partout au Canada», dit M. Boisvert.

En 2019, Davie s'est préqualifié à titre de partenaire stratégique pour le renouvellement de la flotte de brise-glaces du Canada, dans le cadre de la SNCN. Déjà en décembre 2018, Davie a livré le **NGCC Captain Molly Kool**, premier de trois brise-glaces d'occasion achetés par le gouvernement fédéral et que Davie a été chargé de transformer pour la Garde côtière.

Davie se positionne comme le constructeur naval canadien de choix pour les brise-glaces, que ce soit pour la Garde côtière ou pour l'exportation. L'entreprise a annoncé qu'elle construira six brise-glaces pour la Garde côtière, elle a fondé le Centre national des brise-glaces en août dernier et elle a annoncé divers partenariats stratégiques, y compris avec GE, Vard, Serco et OSI. Davie est aussi en lice pour le contrat du brise-glace de classe polaire qui remplacera le **NGCC Louis S. St-Laurent**.

Verreault Navigation

L'hiver dernier, deux remorqueurs appartenant à Verreault Navigation ont aidé à faire entrer et sortir un flux constant de navires de la cale sèche de 244 mètres (800 pieds) de l'entreprise aux Méchins, au Québec. Les travaux comprenaient des inspections intermédiaires, des réparations et des modifications.

Next big expansion at Verreault Navigation will allow still wider vessels to enter the dry dock.

Le prochain agrandissement des installations de Verreault Navigation permettra d'accueillir des navires encore plus larges en cale sèche.

©VERREAULT NAVIGATION

OUR PRIDE,

YOUR GUARANTEE OF QUALITY!

REPAIRS, CONVERSIONS & INNOVATION

Dry dock

Length	244 m (800 ft)
Width	56,08 m (184 ft)
Depth	7,62 m (25 ft)
Dry dock gate width	27,4 m (90 ft)

Equipment

2x Tugs	1,000 hp / 2,400 hp
Rail crane / Mobile crane	50 tonnes/ 165 tonnes
Lathe	41' l, 40 tonne capacity
Steel Workshop	
Pipebenders	1" - 8.5"
Plasma table	12' x 56'

For Quotes:

verreaultnavigation.com

T: 1 (418) 729-3733
F: 1 (418) 729-3285
info@verreaultnavigation.com

VERREAULT NAVIGATION

© OCEAN

Ocean's Isle-aux-Coudres shipyard is a busy centre for naval construction and repairs.

Le chantier naval du Groupe Océan à L'Isle-aux-Coudres est un important centre de construction et de réparation de navires.

They include three Marine Atlantic Ferries ships - the **MV Highlanders** and the **MV Atlantic Vision** late last year, and in mid-March the **MV Leif Ericson**, which arrived for a six-week stay for ballast water system modifications. Two Canada Steamship Lines Trillium Class bulkers, the **Welland** and the **St-Laurent**, spent time together in the dry dock for intermediate surveys, completed in early March.

"We concentrate on ship repair, where we can move ships in and out of the dock fairly quickly," says Rayna Beaupré, Executive Vice President, Verreault Navigation.

To attract ever larger ships, Verreault, located on the Gaspé Peninsula, around 450 driving kilometres (245 nautical miles) downstream of Quebec City, extended its drydock from 130 m (426.5 ft) to its current length in 2002, then doubled its width to 56 m (184 ft) in 2015. This allowed Verreault to bid on Marine Atlantic Ferries contracts, Ms. Beaupré explains. "We've won most of the contracts with them since 2014. They were taking their work to the United States, but with the widening of the dry dock we can now open the ship stabilisers."

The next big expansion, Ms. Beaupré says, will let much wider ships enter the dry dock. "The second phase is to widen the gate from 96 feet [29.3 m] to 184 feet [56 m]. That would allow us to bring in Panamax-size vessels."

Il y a eu trois traversiers de Marine Atlantique: le **MV Highlanders** et le **MV Atlantic Vision** à la fin de l'année passée, et à la mi-mars le **MV Leif Ericson**, pour six semaines de travaux afin de modifier le système d'eau de ballast. Deux vraquiers de la classe Trillium de Canada Steamship Lines, le **Welland** et le **St-Laurent**, ont passé du temps ensemble en cale sèche pour des inspections intermédiaires qui ont été achevées au début de mars.

«Nous nous concentrons sur la réparation de navires, dit Rayna Beaupré, vice-présidente exécutive de Verreault Navigation. Nous pouvons faire entrer et sortir un navire de cale sèche assez rapidement.»

Verreault, qui est installé en Gaspésie à quelque 450 km de route (245 milles marins) en aval de Québec, vise à attirer des navires sans cesse plus grands. L'entreprise a agrandi sa cale sèche de 130 m (426,5 pieds) à sa longueur actuelle en 2002, puis elle a doublé sa largeur, à 56 m (184 pieds) en 2015. Verreault peut ainsi briguer des contrats de Marine Atlantique, explique Mme Beaupré: «Nous avons remporté la plupart des contrats avec Marine Atlantique depuis 2014. Auparavant, ils faisaient faire leurs travaux aux États-Unis, mais avec l'élargissement de la cale sèche, nous pouvons maintenant y déployer les stabilisateurs des navires.»

Le prochain agrandissement, dit Mme Beaupré, permettra de recevoir des navires sensiblement plus larges dans la cale sèche: «La deuxième phase consistera à élargir la porte de la cale sèche, de 96 pieds (29,3 m) à 184 pieds (56 m). Ce sera assez grand pour des navires Panamax.»

Pour respecter la nouvelle réglementation sur l'eau de ballast, Verreault travaille à divers projets de modification des systèmes de traitement de l'eau de ballast de navires. «Nous envoyons une équipe à bord pour réaliser un relevé en 3D afin de pouvoir fabriquer les tuyaux avant même que le navire n'arrive en cale sèche, précise Mme Beaupré. Le temps passé en cale sèche peut ainsi être fortement réduit.»

Verreault, qui compte 150 employés, soumissionne aussi pour des navires de garde côtière et des navires provinciaux. Par ailleurs, ses remorqueurs conduisent des pilotes fluviaux jusqu'aux navires dans la région de Matane.

«Nous cherchons toujours des moyens d'améliorer les solutions offertes à nos clients, et nous travaillons avec nos clients à l'avance pour raccourcir le plus possible le passage en cale sèche», dit Mme Beaupré.

Industries Océan

En novembre dernier, Industries Océan inc. a commencé à exécuter le contrat le plus important de son histoire: la construction de quatre grands remorqueurs pour la Marine royale canadienne. Les travaux se font à son chantier naval de L'Isle-aux-Coudres, environ 100 km en aval de Québec.

Le projet de 102 millions de dollars s'inscrit dans la SNCN. Il protégera 110 emplois existants, en créera de 25 à 30 de plus et utilisera environ 40 % de la capacité de production du chantier naval pendant environ 42 mois.

En février, Océan a remporté son plus grand contrat de traversier: la modernisation du **NM Joseph-Savard**, au coût de 29 millions de dollars.

To meet new water ballast water regulations, Verreault has been working on several projects to modify ships' ballast water treatment systems. "We send a team on board a vessel to do a 3D scan so we can fabricate the pipes even before the ships come into the dry dock. It really shortens the dry dock time," Ms. Beaupré says.

The company, which has 150 employees, also bids on coastguard and provincial vessels. And its tugs deliver river pilots to ships in the Matane region.

"We are always looking for ways to improve solutions for our clients' various issues, and work with clients in advance to do the shortest possible drydocking," Ms. Beaupré says.

Ocean Industries

Last November, Ocean Industries Inc. began executing the biggest contract in its history: the construction of four large tugs for the Royal Canadian Navy at its l'Isle-aux-Coudres shipyard, located about 100 km downstream from Quebec City.

The $102 million NSS contract will secure 110 current jobs, create 25-30 more, and occupy about 40 percent of the shipyard's capacity for about 42 months.

This February, Ocean won its biggest ever ferry contract, worth about $29 million: the modernisation of the **NM Joseph-Savard**.

Founded in 1972, Ocean has about 1,000 employees in more than 20 locations in Canada and in the Caribbean. A multi-service provider, Ocean does port tow-

We are the National Icebreaker Centre –
Canada's Polar hub

CENTRE NATIONAL DE BRISE-GLACES
DAVIE
NATIONAL ICEBREAKER CENTRE

Building ships for the Arctic is in our DNA.

As we chart a new course with the National Shipbuilding Strategy, we are proud to be Canada's icebreaker partner committed to delivering the Polar flagship.

Learn more at icebreakercentre.ca

Follow the excitement

© HEDDLE MARINE

Undergoing expansion in the past few years, Hamilton-based Heddle Shipyards now operates three facilities in Ontario with dry dock assets as well as several facilities on the Atlantic Coast.

Le groupe Heddle Shipyards, de Hamilton, prend de l'expansion depuis quelques années. Il dispose de trois installations avec cale sèche en Ontario, ainsi que diverses installations sur la côte atlantique.

ing and navigation, marine works and dredging, shipbuilding and ship repair.

Its shipbuilding and ship repair sector has two sites: the L'Isle-aux-Coudres shipyard and 68-m-long drydock is for naval construction and repairs for small-to-medium tonnage ships. The 1,450 square-metre multifunction workshop and floating drydock alongside a 350-m wharf in the Port of Québec are for ship and industrial repairs. Ocean also has a 220-ft-long by 100-ft-wide floating drydock it can tow to work sites.

In 2020, Ocean staked out a presence on the West Coast. It purchased three tugs for port towing services at the Port of Vancouver and now owns and is renting out close to 40 barges for wharf construction projects. Other West Coast activities include marine dredging and various tasks at the Port of Prince Rupert for the Coast Tsimhian Northern Contractors Alliance.

Other Ocean work on the go includes a $4.1-million contract to construct 16 20-cubic-metre barges, underway since last December in Quebec City, and providing marine equipment and dredging services to Suncor in Alberta.

Ocean's aspirations include winning more NSS tenders. "We have the expertise and capacity for the

L'entreprise fondée en 1972 compte quelque 1 000 employés, répartis dans plus de 20 sites au Canada et dans les Caraïbes. Elle fournit une variété de services: remorquage et navigation portuaires, travaux maritimes et dragage, cons-truction et réparation navales.

Pour la construction navale et la réparation navale, elle a deux sites. Le chantier naval de L'Isle-aux-Coudres, avec sa cale sèche d'une longueur de 68 mètres, sert à la construction et à la réparation de navires de petit à moyen tonnage. Au Port de Québec, un atelier multifonctionnel de 1 450 m^2 et une cale sèche flottante le long d'un quai de 350 m sont utilisés pour des réparations navales et industrielles. Océan possède aussi une cale sèche flottante de 220 pieds sur 100 pieds qui peut être remorquée sur un chantier.

En 2020, Océan a pris pied sur la côte Ouest. Le groupe a acheté trois remorqueurs pour offrir des services de remorquage au Port de Vancouver. En outre, il possède maintenant près de 40 barges qu'il fournit en location pour des projets de construction de quais. Également sur la côte Ouest, Océan effectue du dragage marin et diverses tâches au Port de Prince Rupert pour la Coast Tsimhian Northern Contractors Alliance.

Océan a d'autres projets en cours. Par exemple, depuis décembre dernier, le groupe travaille à la construction de 16 barges de 20 m^3 à Québec, un contrat de 4,1 millions de dollars.

Ailleurs, il fournit du matériel maritime et des services de dragage à Suncor, en Alberta.

Il vise d'ailleurs à obtenir davantage de contrats de la SNCN. «Nous avons le savoir-faire et la capacité nécessaires pour des petits et moyens navires (1 000 tonnes et moins), dit Philippe Filion, directeur, Affaires publiques et corporatives. C'est dans le cadre de la Stratégie que nous nous sommes qualifiés pour le contrat de quatre gros remorqueurs pour la Défense nationale.»

Océan cherche aussi davantage de travail de construction et de réparation de traversiers. «La réparation de traversiers est un bon marché pour nous, dit M. Filion. La Société des traversiers du Québec a beaucoup de bâtiments. Nous essayons de convaincre Québec et les autres provinces de construire la prochaine série de traversiers à L'Isle-aux-Coudres.»

Et d'ajouter M. Filion: «En fin de compte, les gouvernements provinciaux et fédéral doivent considérer les retombées économiques. Il sera plus facile de réparer les traversiers s'ils sont construits ici. Actuellement, le Canada n'a pas de vision concertée en la matière. La SNCN est une bonne réorientation.»

Heddle Shipyards

Le groupe de Hamilton (Ontario) Heddle Shipyards, en activité depuis 1987, se targue de posséder le plus grand nombre de chantiers navals et de cales sèches au Canada. En font partie le chantier naval Lakehead Marine & Industrial Inc. à Thunder Bay, que Heddle a acheté en 2016, et le chantier naval Port Weller que le groupe loue depuis 2017. Heddle s'est employé à renouveler l'équipement de ces deux installations précédemment désaffectées, tout en leur apportant des clients.

small and medium vessel category (1000 tonnes and under). It is within the framework of this strategy that we have qualified for the contract for the four large tugs [for] National Defence," says Philippe Filion, Director, Corporate and Public Affairs.

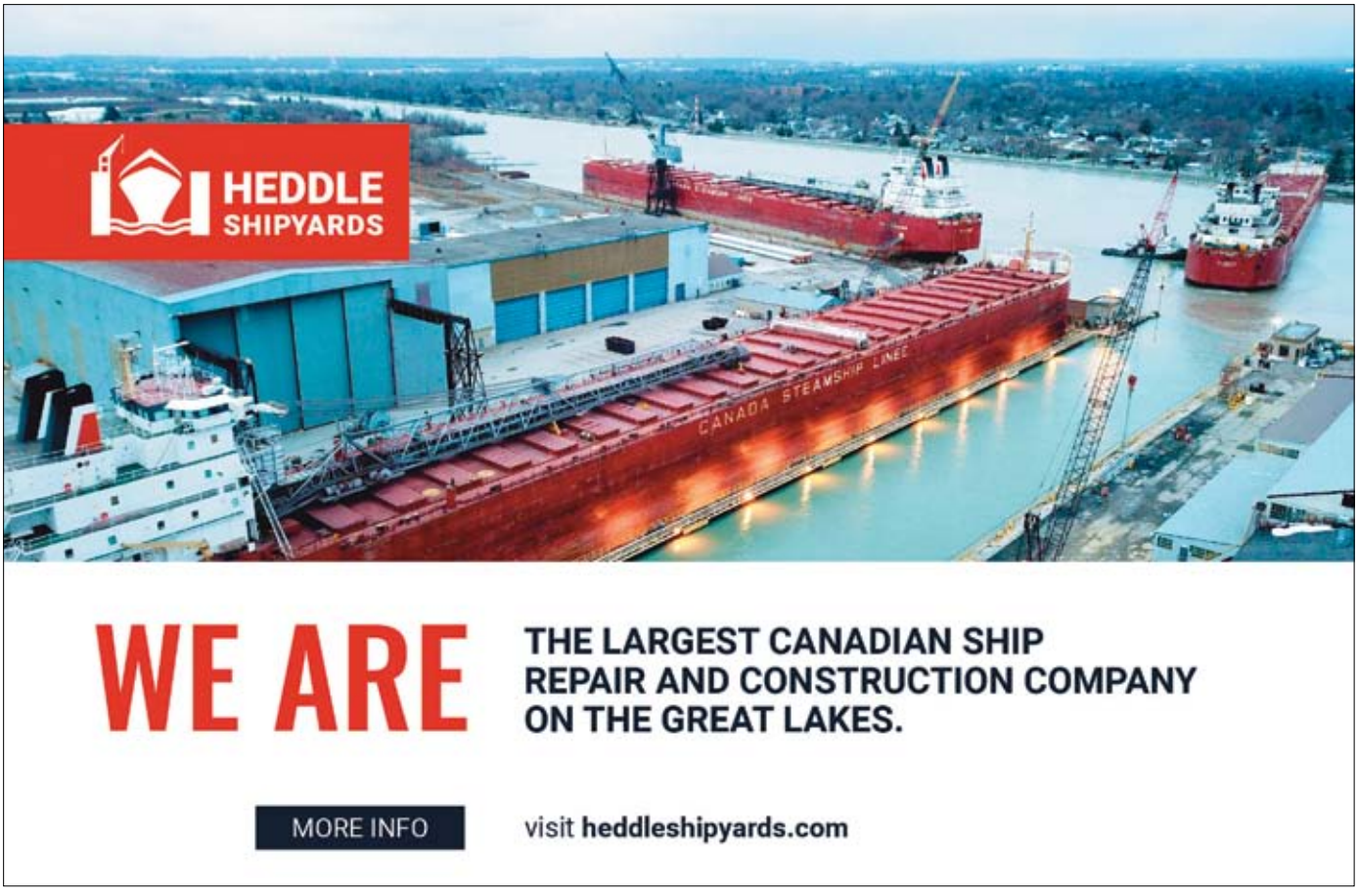
Ocean also has its sights on more ferry repair and construction work. "Repairing ferries is a great market for us. The Société des traversiers du Québec has a lot of ferries. We are trying to convince Quebec and other provinces to build the next set of ferries in L'Isle-aux-Coudres," Mr. Filion indicates.

"At the end, the provincial and Federal Governments have to look at the economic impact of these kinds of decisions. It will be easier to repair these ferries if they are built here. Canada does not have a concerted vision for this," Mr. Filion says. That said, he adds: "The NSS is a nice reorientation."

Heddle Shipyards

In continuous operation since 1987, Hamilton-based Heddle Shipyards touts itself as having the largest number of shipyards and drydocks in Canada. They include the Lakehead Marine & Industrial Inc. shipyard in Thunder Bay, which Heddle purchased in 2016, and the Port Weller Dry Docks, which the company began leasing in 2017. Heddle has been re-equipping both as it brings business to these previously shuttered shipyards.

The company exemplifies the desire to resurrect Canada's shipbuilding capacity, which "was left to



die," comments Ted Kirkpatrick, Director of Business development and Government Relations.

Heddle has three Ontario shipyards with dry dock assets, servicing clients such as McKeil Marine, Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines, Rand Logistics, Desgagnés Group, and the Coast Guard.

On the Atlantic Coast, Heddle has a facility in Sydport in Cape Breton, and fabrication shops in Mount Pearl. Heddle's operations takes it up to the Arctic and down to ports like Halifax and Saint John where it rents space to do alongside work (done at a berth, not in a dry dock).

The company's work ranges from building ship modules, barges, cable ferries and sub-sea cable-laying equipment, to five-year special surveys, repairs and end-of-life ship recycling. But like other shipyards, it is involved in the NSS. For example, Heddle is fabricating tertiary items such as ladders, gratings and handrails for Seaspan, which is building the Joint Support Ship (JSS) 1, JSS 2 and an offshore oceanographic science vessel. "Mount Pearl will have a role in supporting these build programs," Mr. Kirkpatrick says.

Heddle also has an agreement with Seaspan to build modules for the Polar Icebreaker, which will replace the **Louis S. St-Laurent**. The Federal Government has yet to announce when or where it will be built.

Because of new shipbuilding techniques - building modules and then bringing them to one location for assembly - Heddle can, for example, build and transport modules out of Thunder Bay, which is at CN's Vancouver-bound railhead.

"The way ships are built now is what allows Heddle to participate in the NSS. That would not have been done 30 years ago. Now a lot of work can be outsourced," Mr. Kirkpatrick says.

Other ambitions include building Coast Guard Vessels under 1,000 tonnes and repatriating repair and maintenance work that Canadian shipping companies took to US shipyards after Port Weller closed.

"We do have the capacity to build ships in Canada," Mr. Kirkpatrick says. "In terms of excess capacity we feel that Heddle has a lot to offer. We see a tremendous opportunity for all shipyards across Canada and especially for Heddle."

Seaspan Shipyards

British Columbia-based Seaspan Shipyards, describing itself as one of the most modern shipyards in North America, has 2,700 employees. Vancouver Drydock, Vancouver Shipyards and Victoria Shipyards provide services ranging from shipbuilding to ship repair and overhaul. Its ship repair capabilities range from maintenance and repairs of our Navy Halifax-frigates, Victoria-class submarines, to commercial and foreign navy vessels. Seaspan typically has 12 to 15 ships under construction or repair at any one time across its three shipyards.

Vancouver Shipyards has been focusing on renewing the federal fleet of non-combat vessels for the Coast Guard and Navy, under the NSS. The company reports being currently identified to deliver four classes of NSS ships totaling up to 22 ships.

L'entreprise illustre la volonté de ressusciter la capacité de construction navale du Canada, qui avait été laissée à l'abandon, selon Ted Kirkpatrick, directeur du développement commercial et des relations gouvernementales.

Heddle possède trois chantiers navals avec des cales sèches en Ontario. Elle y sert des clients comme McKeil Marine, Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines, Rand Logistics, Groupe Desgagnés et la Garde côtière.

Dans l'Atlantique, Heddle offre des services à Sydport, au Cap-Breton, et possède un atelier de fabrication à Mount Pearl. Les activités de Heddle s'étendent jusque dans l'Arctique d'un côté et, de l'autre côté, à des ports comme Halifax et Saint-Jean où elle loue la place voulue pour effectuer des travaux à quai (par opposition à des travaux en cale sèche).

L'entreprise est polyvalente, faisant aussi bien de la construction de modules de navires, de barges, de traversiers à câble et d'équipement de pose de câbles sous-marins, que des inspections quinquennales et du recyclage de navires en fin de vie utile. Comme d'autres chantiers navals, elle participe à la SNCN. Par exemple, elle fabrique des produits tertiaires tels qu'échelles, caillebotis et mains courantes pour Seaspan, qui construit le navire de soutien interarmées (NSI) 1, le NSI 2 et un navire hauturier de science océanographique. «Mount Pearl jouera un rôle d'appui dans ces programmes de construction», dit M. Kirkpatrick.

Heddle a aussi une entente avec Seaspan pour la réalisation de modules du brise-glace polaire qui remplacera le **Louis S. St-Laurent**. Le gouvernement fédéral n'a pas encore annoncé quand il sera construit, ni où il le sera.

Compte tenu de nouvelles techniques de construction navale – la construction de modules qui sont ensuite réunis en un lieu pour être montés –, Heddle peut, par exemple, construire des modules et les expédier à partir de Thunder Bay, tête de ligne du CN pour les trains à destination de Vancouver.

«La façon dont les navires sont construits aujourd'hui est ce qui permet à Heddle de participer à la SNCN, dit M. Kirkpatrick. Ce n'aurait pas été possible il y a 30 ans. Maintenant, beaucoup de travail peut être externalisé.»

Il y a d'autres ambitions, comme de construire des navires de garde côtière de moins de 1 000 tonnes et de rapatrier des travaux de réparation et d'entretien que les armateurs canadiens ont envoyés aux États-Unis après la fermeture de Port Weller.

«Nous avons la capacité de construire des navires au Canada, insiste M. Kirkpatrick. En termes de capacité inutilisée, nous croyons que Heddle a beaucoup à offrir. Nous voyons de formidables possibilités pour les chantiers navals partout au Canada, et en particulier pour Heddle.»

Chantiers navals Seaspan

Seaspan, en Colombie-Britannique, a un effectif de 2 700 employés et affirme avoir un des chantiers navals les plus modernes en Amérique du Nord. Ses filiales Vancouver Drydock, Vancouver Shipyards et Victoria Shipyards fournissent des services allant de la construction navale à la réparation et la révision de navires. Ses capacités de réparation de navires lui permettent d'entretenir et de réparer les frégates de la classe Halifax de notre Marine, les sous-marins de la classe Victoria, des navires commerciaux et des navires de marines étrangères. Habituellement, il y a toujours de 12 à 15 navires en construction ou en réparation dans les 3 chantiers navals de Seaspan.

©SEASPAN VANCOUVER SHIPYARD

Seaspan's Vancouver Shipyards has been focusing on renewing the federal fleet of non-combat vessels for the Canadian Coast Guard and Navy.

Le chantier naval de Seaspan à Vancouver travaille au renouvellement de la flotte fédérale de navires non combattants, pour la Garde côtière et la Marine.

Vancouver Shipyards a surtout travaillé au renouvellement de la flotte fédérale de navires non combattants, pour la Garde côtière et la Marine, dans le cadre de la SNCN. L'entreprise est désignée en vue de fournir quatre classes de navires prévus par la SNCN, pour un total éventuel de 22 navires.

Seaspan a récemment achevé la première classe complète de navires de la SNCN en livrant trois navires hauturiers de science halieutique pour la Garde côtière : le **NGCC Sir John Franklin** en juin 2019; le **NGCC Capt Jacques Cartier** en novembre 2019; et le **NGCC John Cabot** en octobre 2020.

En juin dernier, le gouvernement du Canada a annoncé l'octroi à Seaspan d'un contrat de 2,4 milliards de dollars pour la construction de deux NSI. Le premier doit être livré en 2023, et le deuxième, en 2025. Seaspan prévoit aussi commencer en 2025 la construction du premier d'une série potentielle de 16 navires polyvalents pour la Garde côtière.

Entre-temps, l'entreprise a entamé la construction d'un navire hauturier de science océanographique (NHSO). Amy MacLeod, vice-présidente, Affaires générales de Seaspan, décrit ainsi le projet: «Le NHSO est en construction à notre chantier naval de Vancouver, en même temps que le navire de soutien interarmées – le plus grand navire de marine, selon la longueur, qui ait jamais été construit au Canada. Notre chantier naval de Vancouver a été construit expressément pour li-vrer tous les navires non combattants de la SNCN.» Seaspan est aussi candidat pour le contrat du brise-glace de classe polaire.

Seaspan recently completed the first full class of ships under the NSS with the delivery of three Offshore Fisheries Science Vessels for the Coast Guard: **CCGS Sir John Franklin** in June 2019; **CCGS Capt Jacques Cartier** in November 2019; and **CCGS John Cabo**t in October 2020.

Last June the Government of Canada announced a $2.4-billion build contract, awarded to Seaspan Shipyards, to construct two JSS. The first is scheduled for delivery in 2023, the second in 2025. Seaspan also expects to begin construction of the first of up to 16 Multi-Purpose Vessels for the Coast Guard in 2025.

Seaspan has begun construction of a ship referred to as the Offshore Oceanographic Science Vessel (OOSV). "The OOSV is being built at our Vancouver shipyard, concurrently with construction of the Joint Support Ship, which is the largest naval ship by length ever to be built in Canada. Our Vancouver shipyard was purpose-built to deliver all the non-combat ships under the NSS," says Amy MacLeod, Vice President of Corporate Affairs, Seaspan Shipyards. Seaspan is also competing for the Polar-class icebreaker contract.

Reviving Canada's shipbuilding industry – one of the purposes of the NSS – includes investments in education and research institutions and providing

opportunities for students, interns and apprentices. To this end Seaspan, recently invested $1 million in a new faculty chair position – its third - at the University of British Columbia. It will focus on emerging technologies for green marine applications for reducing climate change and protecting fragile ocean ecosystems like the Arctic.

Seaspan also recently invested in the national charitable organization Let's Talk Science. "We are continually investing in the marine and shipbuilding education in Canada, to build a diverse and experienced next-generation workforce, and create a pipeline of home-grown talent," Ms. MacLeod says.

Irving Shipbuilding Incorporated

Last July at the HMC Halifax Dockyard the Navy took possession of the **HMCS Harry DeWolf**, the first of six new Arctic and Offshore Patrol (AOPS) Vessels. Built by Irving Shipbuilding Incorporated (ISI), the ship, at 103.6 m (340 ft) long, is the largest Navy vessel built in Canada in 50 years, and the largest combat ship ever built in Canada. The next three AOPSs are under construction at the Halifax Shipyard, with the second AOPS to be delivered this summer.

The ships will be used to patrol Canadian waters, including in the Arctic, and participate in tasks ranging from sovereignty operations, anti-smuggling, humanitarian assistance, and emergency response.

ISI is one of two Canadian shipbuilding companies to be designated Centres of Excellence for the NSS for the construction of ships over 1,000 tonnes. ISI's current share of the work is the construction of the Navy's new combat fleet: six AOPSs and 15 Canadian Surface Combatant Vessels, worth over $60 billion over the next 30 years. ISI will also build two custom AOPSs for the Coast Guard.

ISI, with 2,100 employees, is building ships for Canada at its facility in Halifax. "We purchased and configured an existing building with state-of-the-art technology to cut and process steel for the ships we are building for Canada. First steel was cut in 2015," ISI says.

When the Halifax Shipyard was announced as Canada's builder for the next fleet of Canada's Navy, the company invested $350 million (at no cost to Canada) to build what ISI notes, "is the most modern and largest under-roof shipbuilding facility in North America." The 48-m (157.5 ft) high by 407-m (1,335.3 m) long facility at the Halifax Shipyard, completely rebuilt from the ground up, became operational in spring 2015.

In 2019 ISI won one of three, $500-million, five-year maintenance contracts for the Navy's Halifax-class frigates. This contract is expected to provide work for up to 400 workers at ISI, plus hundreds of related jobs for suppliers and sub-contractors.

In every province except Manitoba, ISI and its major subcontractors have invested $3.5 billion across 325 organizations. Investments in Canada are required to offset ship procurement outside of Canada, and ensure that 100 percent of the contract value is spent in Canada.

La relance de l'industrie canadienne de la construction navale – un des buts de la SNCN – comprend des investissements dans des établissements d'éducation et de recherche et la création de possibilités pour des étudiants, des stagiaires et des apprentis. Dans cette optique, Seaspan a récemment investi 1 million de dollars dans une nouvelle chaire – sa troisième – à l'Université de la Colombie-Britannique. Celle-ci se concentrera sur les nouvelles technologies marines pouvant lutter contre le changement climatique et protéger des écosystèmes océaniques fragiles comme l'Arctique.

Récemment, Seaspan a aussi investi dans l'organisme national sans but lucratif Parlons sciences. «Nous investissons constamment dans l'éducation marine et navale au Canada, pour constituer un bassin de travailleurs diversifiés et expérimentés de prochaine génération et créer une réserve de talents canadiens», dit Mme MacLeod.

Chantiers maritimes Irving Inc.

En juillet dernier, à l'arsenal CSM de Halifax, la Marine a pris possession du **NCSM Harry DeWolf**, premier d'une série de six nouveaux navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA). Le navire, construit par les Chantiers maritimes Irving, est à 103,6 m (340 pieds) le plus grand bâtiment de la Marine à être construit au Canada depuis 50 ans et le plus grand navire de combat jamais construit au Canada. Les trois suivants navires du genre sont en voie de construction au chantier naval de Halifax, dont un qui doit être livré cet été.

Les navires serviront à patrouiller dans les eaux canadiennes, y compris dans l'Arctique. Ils participeront aussi à des tâches allant d'opérations de souveraineté à la lutte anticontrebande, à l'aide humanitaire et aux interventions en cas d'urgence.

Irving est une des deux entreprises canadiennes de construction navale désignées comme centres d'excellence dans le cadre de la SNCN pour la construction de navires de plus de 1 000 tonnes. Sa part du travail consistera à construire la nouvelle flotte de combat de la Marine, soit 6 NPEA et 15 navires de combat canadiens, ce qui représentera plus de 60 milliards de dollars sur 30 ans. Irving construira aussi deux NPEA sur mesure pour la Garde côtière.

Irving, fort de 2 100 employés, construit des navires pour le Canada à ses installations de Halifax. «Nous avons acheté et aménagé un bâtiment existant en y intégrant de la technologie de pointe pour la découpe et la transformation de l'acier destiné aux navires que nous construisons pour le Canada, dit l'entreprise. La découpe de l'acier y a commencé en 2015.»

Lorsque le chantier naval de Halifax a été choisi pour la construction de la prochaine flotte de la Marine du Canada, l'entreprise a investi 350 millions de dollars (sans frais pour le Canada) pour construire ce qui est, selon l'entreprise, «la plus grande et la plus moderne des installations de construction navale sous toit en Amérique du Nord». La structure du chantier naval de Halifax fait 48 m (157,5 pieds) de haut et 407 m (1 335,3 pieds) de long. Elle a été complètement reconstruite et est entrée en service au printemps 2015.

En 2019, Irving a remporté un des trois contrats quinquennaux d'entretien de 500 millions de dollars pour les frégates de la classe Halifax de la Marine. Ce contrat devrait alimenter jusqu'à 400 travailleurs d'Irving et procurer des centaines d'emplois chez des fournisseurs et des sous-traitants.

Dans chaque province sauf le Manitoba, Irving et ses principaux sous-traitants ont investi 3,5 milliards de dollars

Irving Shipbuilding's Halifax Shipyard is building Arctic and Offshore Patrol (AOP) vessels for the Royal Canadian Navy.

À Halifax, la société Chantiers maritimes Irving construit des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) pour la Marine royale canadienne.

© ISI

répartis entre 325 organisations. Des investissements au Canada sont nécessaires pour compenser l'approvisionnement en navires à l'étranger, de sorte que 100 % de la valeur des contrats soit dépensée au Canada.

Irving reconnaît toute l'importance de la SNCN pour l'industrie canadienne de la construction navale: «Pour les constructeurs de navires autant que pour les chercheurs en matière marine et les innovateurs de l'économie bleue du Canada, la SNCN est une occasion générationnelle. La construction de la nouvelle flotte de combat pour ceux qui servent courageusement dans la Marine du Canada soutient l'emploi de la génération actuelle de constructeurs de talent et crée des débouchés pour la prochaine génération.»

Speaking to the importance of the NSS to the Canadian shipbuilding industry, ISI says, "NSS is a generational opportunity for shipbuilders as well as marine researchers and innovators in Canada's blue economy. The building of the new combat fleet for those who bravely serve in Canada's Navy is sustaining employment for a current generation of talented shipbuilders as well as generating opportunities for the next generation."

Dimensional project cargo gateway for Western Canada

PORT OF THUNDER BAY

THE SUPERIOR WAY WEST

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

www.portofthunderbay.ca

Canada

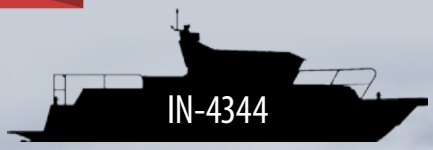
2020 International Workboat of the Year

as voted by our industry leaders

WORKBOAT
DECEMBER 2020

WORKBOAT SIGNIFICANT BOATS 2020

SPONSORED BY TRAVELERS



MetalCraft Marine

LA Port Police Interceptor in rough water sea trials

BUILDERS OF CUSTOM HIGH-PERFORMANCE ALUMINUM PATROL, FIRE/RESCUE & WORKBOATS

www.metalcraftmarine.com

©METALCRAFT MARINE

On its way to the City of Alexandria, Virginia, a Firestorm 50 fireboat built by MetalCraft Marine stages a special performance while sailing within view of New York's iconic Statue of Liberty.

En route vers Alexandria (Virginie), un bateau-pompe Firestorm 50 construit par MetalCraft Marine fait étalage de ses capacités dans les eaux du port de New York, devant la statue de la Liberté.

MetalCraft Marine has big profile with U.S. and Canadian navies

MetalCraft Marine fournit les marines américaine et canadienne

Leo Ryan

Il y a trois décennies, armé d'une vaste expérience de la vente de meubles, Bob Clark s'est lancé dans un domaine complètement différent: la construction de bateaux. En peu de temps, Kingston est devenu le siège d'une entreprise d'envergure nord-américaine en plein essor.

MetalCraft Marine (MCM) comptait quatre employés lorsque M. Clark y a rejoint son ami et futur associé Tom Wroe en tant que gestionnaire des contrats, en 1991. Aujourd'hui, MetalCraft est le troisième plus grand constructeur de bateaux en aluminium du continent. L'entreprise a 95 employés, et elle a gagné de nombreux prix pour la qualité de conception de ses produits. Depuis ses débuts, elle a vendu plus de 900 bateaux, dans une vingtaine de pays.

Three decades ago, Bob Clark parlayed his extensive furniture sales experience into a completely different field, boat-building – and very soon Kingston was the headquarters of a fast-expanding North American success story.

When Mr. Clark joined his friend and later partner Tom Wroe as Contracts Manager in 1991, MetalCraft Marine (MCM) had just four employees. Today MetalCraft is the third largest aluminum boat-builder on the continent, has 95 employees, and has won many awards for its designs. Since inception, it has sold over 900 vessels in about 20 countries.

More than 85% of total business is generated in the United States – most notably with the U.S. Navy and the U.S. Coast Guard. And in Canada, the Royal Canadian Navy is an important client.

After joining MetalCraft Marine, Bob Clark rapidly closed deals that were all larger than the Company was accustomed to and the first year proved to be a profitable one.

"One of the most exciting boats built that year was the first jetboat to operate on the Niagara Gorge rapids," Mr. Clark recalled. "The Whirlpool Jet thrill ride was a huge success and they bought many more boats from MetalCraft. What was very interesting was that Tom Wroe found flaws in the original design and then corrected them with the very old Autocad 12. They also built a solid MNR Patrol boat that is still in use today as are the two Parks Canada boats, all designed by Tom."

In 1997 they won the Canadian Coast Guard's prestigious 47' Motor Lifeboat Contract in partnership with MIL Davie. MIL Davie went under in the beginning of the Contract, leaving MCM stranded.

"It was a difficult Contract and MCM lost their shirts on it," Mr. Clark said. "However, just at that time they sold a large contract to the Panama Canal and large contracts to both the US Navy and US Coast Guard."

©METALCRAFT MARINE

A long-range interceptor of the U.S. Coast Guard built by MetalCraft Marine's facility in Watertown, NY.

Une vedette à long rayon d'action de la Garde côtière américaine construite par MetalCraft Marine à Watertown (New York).

MCM currently has three ongoing Indefinite Delivery Indefinite Quantity (IDIQ) Department of Defence contracts and recently closed out a fourth one .Such contracts add up to a major portion of MetalCraft's business.

In a strategic commercial move, MCM opened in 2007 its first U.S. plant in Watertown, NY across the St Lawrence River from Kingston. MCM built its first Jones Act vessel that year but also captured a multimillion dollar deal with the U.S. Navy. The Company admits it has been difficult operating two locations in two countries, but it has paid dividends.

In this connection, Mr. Clark said: "We have always felt the pulling of the Buy America Act even back in 1998. But now that President Biden has been ramping it up, we're lucky we are established there. Three new large tenders that came out recently all had Buy America clauses."

Plus de 85 % de sa clientèle est aux États-Unis, notamment la Marine américaine et la Garde côtière américaine. La Marine royale canadienne est aussi un client important.

En arrivant chez MCM, Bob Clark a rapidement conclu des marchés plus importants que l'entreprise n'en avait l'habitude. La rentabilité était au rendez-vous dès la première année.

«Un des bateaux les plus impressionnants de cette année a été le premier bateau hydropropulsé à être utilisé dans les rapides de la gorge du Niagara, se rappelle M. Clark. Les excursions à sensations fortes [avec ce bateau] ont connu un énorme succès, et [leur promoteur] a acheté des bateaux supplémentaires de MetalCraft. Fait intéressant, Tom Wroe a repéré des faiblesses dans la conception d'origine, et les a corrigées avec le très ancien Autocad 12. L'entreprise a aussi construit un solide bateau de patrouille du MRN qui est encore en service aujourd'hui, comme le sont les deux bateaux construits pour Parcs Canada, tous conçus par Tom.»

En 1997, MetalCraft a remporté le prestigieux contrat de l'embarcation de sauvetage à moteur de 47 pieds de la Garde côtière canadienne, en partenariat avec MIL Davie. MIL Davie a déclaré faillite au début du contrat, laissant MCM à son sort.

«Le contrat a été difficile, et MCM y a perdu beaucoup d'argent, dit M. Clark. Cependant, au même moment, l'entreprise a obtenu un gros contrat pour le canal de Panama, et d'autres encore avec la Marine et la Garde côtière des États-Unis.»

MCM a présentement trois contrats de durée et de quantité non définies avec le département de la Défense, et vient de s'en voir octroyer un quatrième. Ces marchés représentent une forte proportion de l'activité de MetalCraft.

Dans un but stratégique, MCM a ouvert sa première usine américaine en 2007, à Watertown (New York), sur le fleuve Saint-Laurent en face de Kingston. La même année, MCM a construit son premier bateau répondant aux critères de la Jones Act et gagné un marché de plusieurs millions de dollars avec la Marine américaine. L'entreprise reconnaît que le fait de travailler en deux endroits dans deux pays a été difficile, mais aussi rentable.

M. Clark ne regrette rien: «Nous avons toujours senti l'effet de la Buy America Act, même en 1998, mais maintenant que le président Biden a resserré les conditions, nous sommes heureux d'être présents aux États-Unis. Trois grands appels d'offres lancés récemment comportaient tous des clauses "Buy America".»

©POINT HOPE MARITIME

Point Hope Maritime works on a wide variety of Canadian and U.S. vessels that include ferries, tugs and barges, and ships for the Canadian Navy and Coast Guard.

Point Hope Maritime travaille à un éventail de navires canadiens et américains, y compris traversiers, remorqueurs et chalands, et bâtiments de la Marine et de la Garde côtière.

Point Hope Maritime thrives on seamless delivery of integrated services

Point Hope Maritime mise sur la prestation de services intégrés

Leo Ryan

La société Point Hope Maritime fait partie du groupe Ralmax depuis 2003 et a depuis lors bénéficié d'investissements stratégiques dans des systèmes environnementaux, de nouveaux quais et des technologies ainsi que des éléments d'infrastructure rehaussant sa capacité de production. Elle exploite deux chantiers navals à service complet sur la pointe sud de l'île de Vancouver.

«Dans le contexte canadien, nous sommes un chantier naval intelligent et efficace sur la côte du Pacifique, indique Riccardo Regosa, directeur général de Point Hope Maritime/

Part of the Ralmax Group of Companies since 2003, and the subsequent beneficiary of strategic investments in environmental systems, new docks and capacity-building technology and infrastructure, Point Hope Maritime operates two full-service shipyards on the southern tip of Vancouver Island.

"In the Canadian context, we represent a smart and efficient medium-size shipyard on the Pacific Coast that has in the past few years more than doubled its workforce to 120," indicates Riccardo Regosa,

General Manager of Point Hope Maritime/Esquimalt Drydock Company.

"While Point Hope's skilled professionalism, project management expertise and dedication to client goals are foundational to our success, it is the seamless delivery of integrated services from machining to electrical to paint that sets us apart allowing clients to benefit from the efficiencies of one-stop service," he told *Maritime Magazine*.

In the local context, Mr. Regosa describes Point Hope Maritime as "a clutch player in the regional and provincial economies" and adds: "This more crucial lens underpins the importance of shaping a deliberate future landscape for the marine sector that considers and includes Canada's small and medium size shipyards that play a pivotal role in their communities."

The Point Hope shipyard is situated on Victoria harbour, home to British Columbia's first shipyard (1873). And the second shipyard (Esquimalt Drydock Company acquired in 2018) is located at the Esquimalt Graving Dock. Both yards specialize in reliable, quality ship repair, conversion, retrofit, refit and maintenance services. Their combined capacity enables them to accommodate vessels from 20 metres to 350 metres.

Point Hope Maritime proudly works on a wide range of Canadian and US ships that include vessels for the Canadian Navy and Coast Guard, BC Ferry Corp, pilot vessels, fishing vessels, plus a growing number of tugs and barges. "What is less visible, yet is essential to the health of our local economies, is the more than 600 local businesses that contribute supplies and services, and our direct investments in the social and environmental needs of the community," Mr. Regosa stresses.

Esquimalt Drydock Company. Depuis 5 ans, nous avons doublé notre effectif, qui compte maintenant 120 travailleurs.

«Le professionnalisme, la compétence, l'expertise en gestion de projet et le dévouement en vue de réaliser les objectifs du client sont à la base de notre succès. Mais ce qui nous distingue réellement, c'est l'intégration des services, depuis l'usinage à l'électricité et à la peinture. Nos clients peuvent ainsi bénéficier des gains en efficience d'un service à guichet unique.»

Dans le contexte local, M. Regosa dit que Point Hope Maritime est un acteur sur lequel on peut toujours compter dans l'économie régionale et provinciale: «Il s'agit d'un aspect crucial, faisant qu'il est important de façonner l'avenir du secteur maritime en tenant compte des petits et moyens chantiers navals du Canada qui jouent un rôle essentiel dans leurs communautés.»

Le chantier naval Point Hope est situé au Port de Victoria, où était établi le premier chantier naval de la Colombie-Britannique (1873). Le deuxième chantier naval du groupe (Esquimalt Drydock Company, acquis en 2018) se trouve à la cale sèche d'Esquimalt. Tous deux fournissent des services fiables de qualité en matière de réparation, de transformation, de mise à niveau, de radoub et d'entretien de navire. Leur capacité combinée leur permet de recevoir des navires allant de 20 mètres à 350 mètres.

Point Hope Maritime travaille à un éventail de navires canadiens et américains, y compris des bâtiments de la Marine canadienne, de la Garde côtière canadienne et de BC Ferry, des bateaux-pilotes, des bateaux de pêche et un nombre croissant de remorqueurs et de chalands. « Ce qui se voit moins, mais est pourtant essentiel à la santé de nos économies locales, dit M. Regosa, c'est que plus de 600 entreprises locales fournissent des biens et des services, et que nos investissements directs répondent aux besoins sociaux et environnementaux de la communauté.»

Hybrid solution proposed for improving NSS

Une solution hybride pour améliorer la SNCN

Leo Ryan

Riccardo Regosa

©KEVIN LIGHT

Le Bureau du vérificateur général du Canada a récemment mis en lumière les importants retards et dépassements de coûts du projet de flotte moderne de navires de guerre. Cela étant, Riccardo Regosa croit qu'une nouvelle dimension devrait être ajoutée à la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), avec un bien plus grand rôle pour les chantiers navals de petite et moyenne envergure, et l'utilisation de coques de navires produites outre-mer.

M. Regosa est directeur général de Point Hope Maritime à Victoria, sur l'île de Vancouver. Il soutient d'abord que le manque de chantiers pouvant fabriquer et lancer des grandes coques est un des principaux goulots d'étranglement dans la construction navale au Canada.

«Il n'y a que très peu de chantiers assez grands pour participer aux programmes de construction [remplacement de navires dans le cadre de la SNCN et pour des exploitants de traversiers nationaux et provinciaux], a-t-il dit au *Maritime Magazine*, et la majorité d'entre eux sont déjà occupés pour des années avec les travaux en cours de la SNCN.

«Il vaudrait la peine d'envisager une solution hybride. Une solution hybride consisterait à faire fabriquer des coques de navires outre-mer, et faire exécuter le travail à haute valeur ajoutée [armement et installation de systèmes techniques complexes] au Canada. Le marché des programmes

In light of the substantial cost overruns and delays for a modern fleet of warships recently brought sharply into public focus by Canada's Auditor General, Riccardo Regosa feels a key new dimension should be introduced to the National Shipbuilding Strategy: a much greater role for small and mid-sized shipyards and using vessel hulls produced overseas.

General Manager of Point Hope Maritime in Victoria, Vancouver Island, Mr. Regosa begins by pointing out that a lack of facilities that can manufacture and launch large hulls is "one of the main bottlenecks in shipbuilding in Canada."

"There are only a few facilities large enough to participate in new build programs (vessel replacement under NSS as well as replacement initiatives for National and Provincial ferry operators), and the majority of these shipyards are already committed for years to come under the existing NSS program," he told *Maritime Magazine*.

"A hybrid solution is worthy of consideration," Mr. Regosa said. "A hybrid solution would see vessel hulls manufactured overseas, and the high value-added work (outfitting and installation of complex technical systems) take place in Canada opening the market up for

Point Hope Maritime & Esquimalt Drydock Company are full service shipyards strategically located in Victoria, B.C., Canada. We offer our clients reliable dry-docking and along-side ship repair, conversion, refit and maintenance services for all types of vessels. Respected for our project management expertise, we work to the highest professional standards earning our success by consistently providing quality services delivered by skilled employees.

POINT HOPE MARITIME & ESQUIMALT DRYDOCK COMPANY
345 Harbour Road, Victoria, BC V9A 3S2
250-385-3623 | info@pointhopemaritime.com
pointhopemaritime.com

the small and mid-sized shipyards to participate in government shipbuilding programs.

"This innovative approach would result in the growth of the sector by allowing the small and mid-sized shipyards to play a more active role in meeting the government's objectives (replacing aging fleets while stimulating economies), mitigate some of the fiscal risks for government (taxpayers) and shareholders, and deliver greater direct benefits to more communities."

In conclusion, Mr. Regosa stated: "In this unique space and time, if we think differently about how to achieve broader community benefits through the strategic growth of our sector, more marine industries can contribute to the recovery and revitalization of our national economy at a very local level."

gouvernementaux de construction navale s'ouvrirait ainsi aux petits et moyens chantiers navals.

«Cette démarche innovatrice ferait croître le secteur en permettant aux petits et moyens chantiers navals de jouer un rôle actif en vue de réaliser les objectifs du gouvernement [renouveler des flottes vieillissantes tout en stimulant l'économie], en atténuant les risques financiers pour le gouvernement [les contribuables] et autres parties prenantes et en assurant de plus grandes retombées directes dans davantage de localités.»

M. Regosa tire cette conclusion: «En ce domaine et en ce moment uniques, si nous reconsidérons la façon d'obtenir des retombées plus vastes grâce à la croissance stratégique de notre secteur, davantage d'industries maritimes pourront contribuer au rétablissement et à la revitalisation de notre économie nationale, et ce, à un niveau très local.»

Duke Marine plays vital industry recruiting role

Duke Marine joue un rôle vital dans le recrutement pour l'industrie

Leo Ryan

Duke Marine Technical Services, based in Burlington, Ontario and 100% Canadian-owned, has been providing top tier engineers and designers for the North American shipbuilding and offshore industry for over 20 years. And as chief executive, Sonia Logue has been the hands-on leader from the outset, building the company from the ground up.

Relying on her years of experience recruiting for the specific needs of the shipbuilding and oil and gas industries, she is continually striving to drive Duke Marine to new heights.

L'entreprise Duke Marine Technical Services, qui a son siège à Burlington (Ontario) et qui est de propriété entièrement canadienne, fournit depuis plus de 20 ans des ingénieurs et des concepteurs chevronnés au secteur nord-américain de la construction navale et des opérations extracôtières. Sonia Logue, son chef de la direction, en assure directement le leadership depuis le début. Elle a construit l'entreprise à partir d'une feuille blanche.

S'appuyant sur ses années d'expérience de recrutement pour satisfaire aux besoins des industries de la construction navale et des hydrocarbures, elle s'efforce sans cesse d'amener Duke Marine vers de nouveaux sommets.

Sa base de données compte plus de 10 000 curriculum vitæ de jeunes ingénieurs ambitieux et professionnels.

Mme Logue croit que la seule façon d'apporter la plus grande valeur possible aux clients est de chercher au-delà des curriculum vitæ pour trouver les qualités recherchées. «Nous effectuons une préqualification rigoureuse, une personne à la fois, pour comprendre qui est chacun de nos candidats et ce qu'il cherche, puis déterminer quel client pourrait utiliser ses compétences et dans quelle mesure il s'intégrerait dans la culture du client.

«Notre entreprise travaille actuellement à tous les projets de la SNCN [Stratégie nationale de construction navale] d'un océan à l'autre, dit-elle. Duke Marine a franchi un cap majeur cette année, ayant accumulé plus de 200 000 heures de conception uniquement sur le projet du NSI [navire de soutien interarmées].»

La croissance reste une priorité essentielle pour Duke Marine. La liste des clients et des projets menés à bien continue de grandir, et Mme Logue estime que l'avenir est «très prometteur».

Duke Marine joue un rôle essentiel dans la dotation en personnel de programmes navals canadiens, et se taille aussi une place dans les industries de l'aérospatiale et de l'exploitation minière. «Nous élaborons des plans de travail avec de grands entrepreneurs dans le secteur de la défense pour les aider à s'acquitter de leurs obligations de RIT [Programme de retombées industrielles et techniques] envers le gouvernement canadien, dit Mme Logue. Nous espérons que l'accroissement de nos capacités dans le secteur maritime ne fera que profiter à l'industrie et aux gens en général.»

The company's database counts more than 10,000 resumes of talented, eager and professional engineers.

Ms. Logue believes that the only way to deliver the highest value to clients is to go beyond sifting through resumes and looking for matching criteria. "We perform a thorough 1 on 1 pre-screen to learn who our candidate is, what they are looking for, and evaluate which client can utilize their skill set and how they will fit into our client's culture."

"Our company is currently working on all NSS (National Shipbuilding Strategy) projects from coast to coast," Ms. Logue notes. "A major milestone accomplished this year for Duke Marine was that we accumulated over 200,000 design hours on just the JSS project alone."

Sustained growth remains a key priority for Duke Marine. The list of clients and project completions continues to expand, and Ms. Logue describes the future as "very bright."

Duke Marine is integral to the staffing of Canadian naval programs and is also carving a path into the Aerospace & Mining Industries. Concludes Ms. Logue: "We are developing work plans with major defence contractors that would help them in fulfilling their ITB (Industrial and Technical Benefits) obligations with the Canadian Government. We hope that expanding our abilities within the marine industry will only benefit the industry and the people as a whole."

REDUCE YOUR OPERATING AND MAINTENANCE COSTS
WITH THORDON LONG LASTING MAINTENANCE FREE BEARINGS

For Propeller Shaft, Rudder and Deck Equipment Applications

THORDON

Contact Us Today

info@ThordonBearings.com | www.ThordonBearings.com

Shippers eye strategic Midwest market on recovery path

Le marché stratégique du Midwest est sur la voie de la reprise

Leo Ryan

Chicago, the spectacular architectural gem on Lake Michigan, is the Midwest's leading commercial and transportation hub.

Chicago, spectaculaire perle architecturale sur le lac Michigan, est la plus grande plaque tournante du commerce et des transports dans la région.

An economic powerhouse, accounting for about one fifth of U.S. GDP, the American Midwest remains a major target for shippers, carriers and ports (including key Canadian as well as U.S. maritime gateways) in good times and bad. So this vital market beckons in a particularly challenging and unprecedented pandemic environment showing little evidence of rapid retreat..

But despite COVID 19's stubborn global onslaught, growth is returning to badly-wounded economies, including the United States and Canada. After contracting by 3.5% in 2020, the biggest plunge since the end of World War 2, the U.S. economy today appears on track to advance by over 5.5% in 2021 – depending to a large extent on the vaccination roll-outs and the impact

Le Midwest américain est une véritable puissance économique représentant environ le cinquième du PIB des États-Unis. Il intéresse vivement les expéditeurs, les transporteurs et les ports (y compris les grandes portes d'accès canadiennes autant qu'américaines), dans les périodes difficiles autant que dans les périodes fastes. Il n'en va pas autrement dans la crise inédite provoquée par la pandémie que nous vivons aujourd'hui et qui ne semble pas sur le point de se résorber.

Cependant, malgré le tenace assaut mondial de la COVID-19, des économies ravagées – dont les États-Unis et le Canada – reprennent le chemin de la croissance. Après avoir régressé de 3,5 % en 2020, le pire recul depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'économie américaine paraît en voie de croître de plus de 5,5 % en 2021. Évidemment,

©PEDRO LASTRA

il faudra pour cela que la vaccination et le programme de stimulation de 1 900 milliards de dollars du gouvernement Biden produisent leurs effets. Au Canada, la plupart des analystes prévoient une reprise entre 5 % et 6 %.

«La pandémie a déclenché la récession, et la solution à la pandémie y mettra fin, aux États-Unis et dans le Midwest», fait valoir Thomas Walstrum, économiste d'entreprise à la Réserve fédérale de Chicago.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, M. Walstrum signale que le Midwest, outre son solide secteur agricole, possède un important secteur de fabrication de biens durables. Or, soutient-il, la pandémie est «une crise d'abord pour les secteurs des loisirs et de l'hôtellerie, pas pour celui des biens durables».

of the Biden US$1.9 trillion stimulus package. Canada's anticipated rebound is viewed by most analysts as somewhere between 5% and 6%.

"The pandemic started the recession and resolving the pandemic will end it, both in the U.S. and the Midwest," emphasized Thomas Walstrum, a senior business economist with the Federal Reserve Bank of Chicago.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Mr. Walstrum noted that the Midwest, in addition to its robust agricultural sector, represents a significant centre of durable goods manufacturing. And in this connection, he described the pandemic as "first a crisis for the leisure and hospitality sector, not durable goods manufacturing."

© CN

CN's extensive network in North America now includes a new intermodal terminal in New Richmond, Wisconsin to serve the Minneapolis-St. Paul market.

Le vaste réseau nord-américain du CN comprend désormais un nouveau terminal intermodal à New Richmond (Wisconsin) desservant le marché de Minneapolis-St. Paul.

"This time," he said, "I do not expect the Midwest to lag in its recovery compared to elsewhere. Instead, I see the U.S. and Midwest economies recovering at about the same time."

All told, there are 12 states, with total population of 65 million, in the Midwest: Illinois biggest population, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota and Wisconsin. Chicago, the spectacular architectural gem on Lake Michigan, is the region's leading commercial and transportation hub.

By far, Canada is the Midwest's top trading partner, accounting for nearly one third of total Canada-U.S. merchandise trade of C$650 billion in 2020.

Canada is Michigan's number one customer, with sales totaling C$23 billion. Indeed, Canada sells more goods (C$45 billion) to Michigan than it does to China, the U.K. and Japan combined whereas Michigan sells more to Canada than to its next eight largest foreign markets combined.

Although bilateral trade issues have not disappeared, shippers and carriers have welcomed the much more harmonious Washington-Ottawa relationship that has succeeded the turbulent Trump era.

Et d'ajouter, «Cette fois-ci, je ne m'attends pas à ce que le Midwest accuse de retard dans sa relance en comparaison d'autres endroits. Je vois plutôt l'économie des États-Unis et du Midwest remonter à peu près en même temps.»

Il y a 12 États, avec une population totale de 65 millions, dans le Midwest: l'Illinois (avec la plus forte population), l'Indiana, l'Iowa, le Kansas, le Michigan, le Minnesota, le Missouri, le Nebraska, le Dakota du Nord, l'Ohio, le Dakota du Sud et le Wisconsin. Chicago, spectaculaire perle architecturale sur le lac Michigan, est la plus grande plaque tournante du commerce et des transports dans la région.

Le Canada est de loin le premier partenaire commercial du Midwest, représentant près du tiers des 650 milliards de dollars canadiens de commerce de marchandises de 2020.

Le Canada est aussi le premier client du Michigan, à hauteur de 23 milliards de dollars canadiens de ventes. Le Canada vend lui-même davantage de biens au Michigan (45 milliards de dollars canadiens) qu'à la Chine, au Royaume-Uni et au Japon réunis. Et le Michigan vend davantage au Canada qu'à ses huit plus grands marchés étrangers réunis.

Les problèmes entourant le commerce bilatéral n'ont pas disparu, mais les expéditeurs et les transporteurs ont bien accueilli les rapports nettement plus harmonieux entre Washington et Ottawa que dans la turbulente ère Trump.

A THOUSAND DETAILS?

WE TAKE CARE OF THAT.

You have one thing on your mind. Getting your cargo where it needs to go. As the leading transportation and logistics provider in North America, we take care of all the details - giving you a reliable end-to-end global supply chain solution. Small load, large load, consolidated or deconsolidated, local or worldwide - you can trust us to get it to the people who matter most - your customers.

Reach Farther. Call us today. | 1.888.668.4626 | **cn.ca**

© CP RAIL

CP railway freight train passing through the Minneapolis region.

Un train de marchandises du CP circule dans la région de Minneapolis.

Canadian railways and ports target Midwest

For one, Coby Bullard, Vice-President Marketing, Canadian Pacific draws attention to "a vibrant and growing market for containers moving between Canadian ports on both coasts and U.S. Midwest markets."

Canadian Pacific (CP) links the ports at Saint John, N.B., Montreal and Vancouver to the Chicago, Minneapolis, Detroit and Ohio Valley markets. In March, CP and Kansas City Southern announced that they would combine to create the first U.S.-Mexico-Canada rail network. The transaction, subject to regulatory approval, creates enhanced competition and better service for customers, and fosters North American economic growth, Mr. Bullard affirms. [As *Maritime Magazine* was in production, CN had submitted a rival bid for KCS.]

He continued: "The Saint John service, operated in conjunction with the New Brunswick Southern and Eastern Maine railways, launched in summer 2020. Hapag-Lloyd is ramping up to a weekly call at the port and there is substantial room to grow, with a port expansion under way. CP offers the shortest rail link between Atlantic Canada and the U.S. Midwest. CP is investing $90 million in track infrastructure east of Montreal that has already enabled faster transit times to and from Saint John."

Mr. Bullard went on to underline that CP's Chicago terminals, located near O'Hare Airport, offer easy ac-

Les chemins de fer et les ports canadiens visent le Midwest

Cody Bullard, vice-président Marketing du Canadien Pacifique (CP), parle d'«un marché dynamique et croissant pour les conteneurs allant entre les ports canadiens des deux littoraux et les marchés du Midwest américain».

CP relie les ports de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), Montréal et Vancouver aux marchés de Chicago, Minneapolis, Detroit et la vallée de l'Ohio. En mars, CP et Kansas City Southern ont annoncé qu'ils s'uniraient pour créer le premier réseau ferroviaire États-Unis–Mexique–Canada. La transaction, qui doit encore obtenir les approbations réglementaires, promet une concurrence accrue et un service amélioré pour les clients et favorisera la croissance économique nord-américaine, selon M. Bullard. [À l'heure où le *Maritime Magazine* était sous presse, le CN avait soumis une offre concurrente pour KCS.]

«Le service de Saint-Jean, exploité de concert avec la Compagnie de chemin de fer du Sud (Nouveau-Brunswick) et la compagnie Eastern Maine, a été lancé à l'été 2020, rappelle-t-il. Hapag-Lloyd passe à une desserte hebdomadaire au port, et il y a encore une grande marge de progression alors qu'un agrandissement du port est en cours. CP offre le lien ferroviaire le plus court entre le Canada atlantique et le Midwest américain. La compagnie investit 90 millions de dollars dans l'infrastructure de voie à l'est de Montréal, ce qui permet déjà des transits plus rapides à destination et au départ de Saint-Jean.»

We love the oceans – but we cross much more.
Good service doesn't have to end once your goods have reached their port of destination. We are also by your side on the next leg of the journey, and we take care of arranging seamless onward transport for you via barge, rail or road. Our intermodal offerings have no limits – and only one goal: a transport chain that is as efficient as it is fast and sustainable, and that only ends right where you want it to.
150 YEARS BY YOUR SIDE
HAMBURG SÜD
A Maersk Company
www.hamburgsud.com

cess to Interstate highways 90, 290 and 294. "They are closer than any other intermodal terminals to Wisconsin and many northern Chicago suburbs. The recently expanded Minneapolis terminal at Shoreham sits within easy reach of Interstate highways 94, 35W and 694. Both the Minneapolis and Chicago Bensenville terminals offer on-site transloads so customers can load agricultural products into containers that would otherwise return to their origins empty. CP offers the most direct link between the Midwest and Vancouver, a faster, more consistent alternative to U.S. West Coast ports of entry.

"We believe shippers are choosing Canadian ports and CP services to reach U.S. Midwest destinations due to reliable services and low on-dock dwell times. The promise of an expanded CP network will bring further value to these services."

For his part, Dan Bresolin, CN Vice-President Intermodal, stresses that the Class 1 railway's extensive network in the United States offers shippers access to a 20,000-mile rail network connecting three coasts, 23 inland terminals and 15 port terminal operations in North America. CN serves industrial, petrochemical, coal, grain, fertilizer, automotive and consumer goods markets in 16 states.

New CN intermodal terminal in New Richmond

"Since 2010, CN has invested about US$8 billion in our U.S. operations," Mr. Bresolin told *Maritime Magazine*. "In 2020 alone, CN totaled US$3.5B in local

M. Bullard précise encore que les terminaux du CP à Chicago, situés près de l'aéroport O'Hare, offrent un accès aisé aux autoroutes inter-États 90, 290 et 294: «Ils sont plus près que tout autre terminal intermodal du Wisconsin et de nombreuses banlieues du nord de Chicago. Le terminal Shoreham, à Minneapolis, est à portée immédiate des autoroutes inter-États 94, 35W et 694. Les terminaux de Minneapolis et de Besenville, à Chicago, offrent tous deux le transbordement sur place. Les clients peuvent ainsi charger des produits agricoles dans des conteneurs qui, autrement, feraient le chemin de retour à vide. Le CP offre la liaison la plus directe entre le Midwest et Vancouver, qui est une option plus rapide et plus constante aux ports d'entrée de la côte Ouest américaine.

«Nous croyons que des expéditeurs choisiront des ports canadiens et les services du CP pour atteindre des destinations du Midwest, pour bénéficier de services fiables et de courts temps d'arrêt au quai. Un réseau CP élargi ajoutera encore de la valeur à ces services.»

Pour sa part, Dan Bresolin, vice-président Intermodal du Canadien National (CN), insiste sur le fait que le vaste réseau de catégorie 1 du chemin de fer aux États-Unis donne aux expéditeurs l'accès à un réseau ferroviaire de 20 000 milles reliant trois littoraux, 23 terminaux intérieurs et 15 terminaux portuaires à la grandeur de l'Amérique du Nord. Le CN dessert les marchés des produits industriels, de la pétrochimie, du charbon, des céréales, des engrais, de l'automobile et des biens de consommation dans 16 États.

The U.S. Midwest represents a major market for the Port of Prince Rupert and is also a source for agricultural exports back to Asia.

Le Midwest américain est un marché majeur pour le port de Prince Rupert et une source d'exportations agricoles destinées à l'Asie.

© JAN VOZENILEK

PORT MONTRÉAL

Les choses bougent à Contrecœur

L'industrie maritime bouge et évolue constamment. Tout comme le Port de Montréal.

Nous optimisons sans cesse nos infrastructures afin d'offrir aux transporteurs internationaux des solutions plus rapides, plus directes et au meilleur ratio coût-efficacité. L'efficacité opérationnelle de notre réseau intermodal unique, combinant autoroutes et chemins de fer, est au cœur de nos préoccupations.

Notre plus grande et plus récente expansion, le terminal Contrecœur, est en cours de développement. Nous avons reçu le feu vert officiel du ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada pour réaliser les travaux, accompagnés d'un vaste programme de mesures de mitigation et de compensation environnementales. Une fois construit, le terminal contribuera à l'optimisation du transport de vos marchandises avec un impact minimal sur la population et les écosystèmes aquatiques et terrestres.

Suivez l'avancement de notre projet Contrecœur à www.port-montreal.com/nouvellescontrecoeur

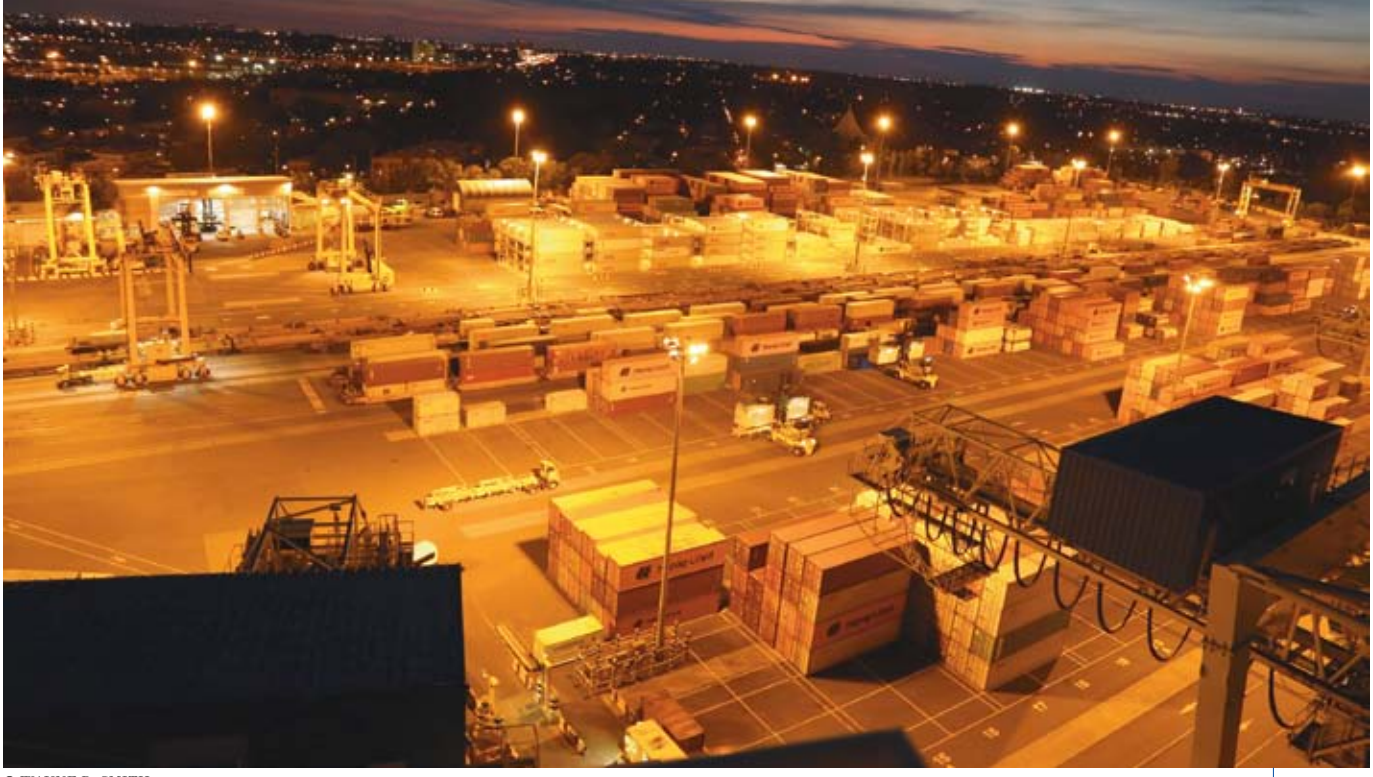
Things are moving at Contrecœur

The business of transport is always moving and changing. And so are we.

We never stop optimizing our infrastructures to offer international carriers the fastest, most direct, and most cost-efficient solutions. We've made operational efficiency our main purpose with our unique intermodal network of roads and railroads.

Our latest and largest expansion, the Contrecœur terminal, is underway. We have obtained an official go-ahead from the Minister of Environment and Climate Change of Canada to carry out the construction along with a comprehensive program of environmental mitigation and compensation measures. Once completed, the terminal is set to optimize the transport of your goods with a minimal impact on the population as well as aquatic and terrestrial ecosystems.

Follow the progress of our Contrecœur project at www.port-montreal.com/newscontrecoeur



© WAYNE D. SMITH

A nighttime view of the Cast terminal of Montreal Gateway Terminals Partnership, which counts the Midwest amongst its leading container cargo markets.

Pour le terminal Cast de la société Terminaux Montréal Gateway (ci-dessus), le Midwest est un des plus grands marchés de cargaisons conteneurisées.

spending and US$571M in capital investments. "CN's intermodal services are notable in the U.S. Our 11 intermodal U.S. terminals[1] located near ports or large urban centers are key to serving our customers in these growing markets. In March, CN opened a new terminal in New Richmond, Wisconsin to serve the Minneapolis-St-Paul market, providing direct CN intermodal service to the Twin Cities market.

"Like all transportation providers, the pandemic had a significant impact on our volumes, but with our strategic network investments over the years, our dedicated team and our supply chain partners, we have greatly recovered in the majority of sectors. Today, we are confident to continue our growth in our intermodal franchise, especially in the U.S. Midwest market in segments such as consumer goods, automotive parts and grain. Future expansions of all CN-served ports and our ocean carrier partnerships position us to benefit from additional trade volumes, as the recovery continues."

"CN's development of the New Richmond facility will provide vital access to containers for agricultural exporters to meet customer demand in Europe and Asia," comments Bruce Abbe, Strategic Advisor for Trade and Transportation, Specialty Soya and Grains Alliance. "Competitive container shipping is vital for American agriculture to serve the growing global consumer market for high value, specialized grain, soy, and food ingredients."

"Intermodal rail service also offers the additional environmental and transportation cost reduction bene-

Nouveau terminal intermodal du CN à New Richmond

«Depuis 2010, le CN a investi environ 8 milliards de dollars américains dans ses opérations aux États-Unis, a confié M. Bresolin au *Maritime Magazine*. Uniquement en 2020, les dépenses locales du CN s'élèvent à 3,5 milliards de dollars américains, et les dépenses d'immobilisation, à 571 millions de dollars. Les services intermodaux du CN sont remarquables aux États-Unis. Nos 11 terminaux intermodaux américains[1] , situés près de ports ou de grands centres urbains, sont essentiels pour servir nos clients dans ces marchés en plein essor. En mars, le CN a ouvert un nouveau terminal à New Richmond, au Wisconsin, pour desservir le marché de Minneapolis-St-Paul. Il fournit le service intermodal du CN au marché des villes jumelles.

«Comme pour tous les fournisseurs de services de transport, la pandémie a eu des répercussions importantes sur nos volumes. Cependant, grâce à nos investissements stratégiques dans notre réseau au fil des ans, à notre équipe dévouée et à nos partenaires dans la chaîne d'approvisionnement, nous avons largement récupéré dans la majorité des secteurs. Aujourd'hui, nous sommes convaincus que nous continuerons notre croissance dans notre activité intermodale, surtout dans le marché du Midwest américain, dans des segments comme les biens de consommation, les pièces automobiles et les céréales. L'expansion future de tous les ports desservis par le CN et nos partenariats avec des transporteurs océaniques font que nous pourrons profiter de volumes supplémentaires au fur et à mesure de la reprise.»

1. Intermodal terminals in the U.S.: Arcadia, IL, Duluth, MI; Detroit, MI; Chippewa Falls, WI; Chicago, IL; Joliet, IL; Indianapolis, IN; Memphis, TN; Jackson, MS; New Orleans, LA, New Richmond, WI.
1. Terminaux intermodaux aux États-Unis : Arcadia (Illinois), Duluth (Michigan); Detroit (Michigan); Chippewa Falls (Wisconsin); Chicago (Illinois); Joliet (Illinois); Indianapolis (Indiana); Memphis (Tennessee); Jackson (Mississippi); La Nouvelle-Orléans (Louisiane); New Richmond (Wisconsin).

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
CERTIFIED • GREEN MARINE • CERTIFIED
GREEN MARINE
Photo MGT/Wayne D. Smith

© GUS SCHAUER

*The **Algoma Intrepid** recently docked at the Compass Minerals facility during the new ship's first visit to the Duluth Seaway Port Authority*

L'**Algoma Intrepid** a récemment accosté aux installations de Compass Minerals, lors de la première escale du nouveau navire au port de Duluth.

fit of helping reduce long distance highway truck traffic that now is extensively hauling inbound international container freight from Chicago to the Twin Cities," Mr. Abbe added.

Otherwise, turning to the outlook for U.S. agricultural exports, especially for bulk commodity grains and oilseeds, Mr. Abbe pointed to "a very positive forecast for 2021" recently advanced by the U.S. Department of Agriculture. "However," he remarked to *Maritime Magazine*, "the outlook for containerized exports is a far different story – not due to demand, which remains strong, but due to extraordinary challenges in shipping that have buffeting the industry."

Brian Friesen, Vice-President Trade Development, stressed that the "the US Midwest remains an important market for the Port of Prince Rupert and the opportunity for growth in this area is tangible, as Fairview Terminal begins its next expansion creating capacity for 1.8 million TEUs.

"Throughout the pandemic, consumers' purchasing behaviour has shifted to e-commerce at an accelerated rate, which bodes well for the US Midwest, as it remains the primary distribution hub in the United States.

"CN provides mainline access to the Port of Prince Rupert and has a significant presence in the US Midwest including the New Richmond terminal in Wis-

«Le nouveau terminal du CN à New Richmond assurera un accès vital à des conteneurs permettant aux exportateurs de produits agricoles de répondre à la demande en Europe et en Asie », estime Bruce Abbe, conseiller stratégique en matière de commerce et de transport auprès du regroupement Specialty Soya and Grains Alliance. «Des services concurrentiels de transport de conteneurs sont vitaux pour que le secteur agricole américain puisse fournir le marché mondial demandant toujours plus de céréales spécialisées, de soja et d'ingrédients alimentaires de haute valeur.

«Le service ferroviaire intermodal offre aussi en prime l'avantage de réduire le coût environnemental et le coût du transport en aidant à réduire le camionnage sur longue distance qui est aujourd'hui largement utilisé pour transporter les conteneurs arrivant à Chicago jusqu'aux villes jumelles.»

Par ailleurs, quant aux perspectives des exportations agricoles des États-Unis, surtout les céréales et les oléagineux en vrac, M. Abbe souligne les «prévisions très positives pour 2021» récemment annoncées par le département de l'Agriculture des États-Unis. «Cependant, a-t-il dit au *Maritime Magazine*, les perspectives pour les exportations conteneurisées sont très différentes – non pas en raison de la demande, qui reste forte, mais en raison des difficultés exceptionnelles du transport maritime qui ont secoué l'industrie.»

Brian Friesen, vice-président Développement commercial de l'Administration portuaire de Prince Rupert, déclare

Spliethoff

LINER SERVICE EUROPE GREAT LAKES

The first and only year-round liner service between Europe and the Great lakes

Quick transit time | Through bills of lading | Onward connections using Spliethoff's European and American logistic network | Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk |
Calling various Great Lake ports, including:

- Valleyfield QC
- Cleveland OH
- Duluth MN
- Ramey's Bend ON
- Chicago IL
- Monroe MI

www.spliethoff.com or greatlakes@spliethoff.com

CLEVELANDEUROPE EXPRESS

OPERATED BY Spliethoff

© FEDNAV

On the regular FALLine service between northern Europe and the Great Lakes, the ***Federal Hunter*** *calls at Burns Harbor, Indiana.*

Affecté au service régulier de FALLine entre l'Europe du Nord et les Grands Lacs, le **Federal Hunter** fait escale à Burns Harbor, en Indiana.

consin, providing shippers a reliable direct link to Midwest markets. Additionally, the US Midwest plays a critical role as a source market for agricultural exports back to Asia through the Prince Rupert Gateway."

The Port of Prince Rupert set another record for annual total cargo in 2020, with 32.4 million tonnes. Though container volume declined moderately, recent trends were pointing to increased demand from Asia.

This has certainly been the case with the Port of Vancouver, which also serves the Midwest market. The early months of 2021 saw Vancouver's container throughput soar by one fifth from a year earlier.

For the Port of Montreal, the Midwest has traditionally represented a significant market due to its deep inland location, very competitive container slot costs, and excellent intermodal connections. The region accounted for 13% of its containerized cargo (totaling 1.7 million TEUs) in 2019.

"We grew our Midwest business by 11% in 2019, and this trend continued during the first quarter of 2020," indicated Tony Boemi, Vice-President Growth and Development for the Montreal Port Authority.

"Unfortunately, with the port strikes in the summer of 2020 and no new labour agreement between

que «le Midwest américain reste un marché important pour le Port de Prince Rupert, et présente une réelle possibilité d'expansion alors que débute le nouvel agrandissement du terminal Fairview, qui ajoutera une capacité de 1,8 million d'EVP.

«Tout au long de la pandémie, les consommateurs ont de plus en plus adopté le cybercommerce, et c'est bon signe pour le Midwest américain car il reste le premier centre de distribution aux États-Unis.

«Le CN assure un accès en ligne principale au Port de Prince Rupert, et a une importante présence dans le Midwest américain, y compris au terminal de New Richmond au Wisconsin. Les expéditeurs ont ainsi un lien direct fiable aux marchés du Midwest. En outre, le Midwest américain est un marché source vital d'exportations agricoles vers l'Asie via le Port de Prince Rupert.»

Le volume total de marchandises du Port de Prince Rupert a atteint un niveau annuel record de 32,4 millions de tonnes en 2020. Le volume en conteneurs a baissé légèrement, mais les tendances récentes indiquent une demande accrue de l'Asie.

Tel a certainement été le cas pour le Port de Vancouver, qui dessert aussi le marché du Midwest. Aux premiers mois de 2021, le trafic de conteneurs à Vancouver a grimpé d'un cinquième par rapport à un an plus tôt.

FIELD PROVEN EXPERTISE

We play an important role in the global supply chains. We help economies grow and communities thrive. It is an important job – one that requires resourceful, proud, and passionate people who work closely with our partners and customers. We are people who strive to continuously push boundaries and seek new solutions. With years of field proven expertise, we aim to create the most efficient, safe and sustainable logistic chains. In this way, we are also strengthening the competitiveness of Canada and the United States.

LOGISTEC

LOGISTEC.COM

the longshoremen and employers, our strong 1st quarter quickly dissipated and we ended 2020 with a negative -17% for the Midwest," Mr. Boemi told *Maritime Magazine*. "As a result, many customers have since the middle of January diverted U.S. Midwest cargo through their respective carriers, directly to U.S. ports."

Great Lakes carriers highly present

Naturally enough, U.S., Canadian and foreign-flag operators are highly visible at Midwest ports on the Great Lakes, loading and unloading cargoes ranging from grain, containers, project/heavy lift cargo and steel to iron ore and coal. U.S.-flag ships focus on captive inter-Lakes trades.

Prominent players notably include Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, Groupe Desgagnés, Canfornav, McKeil Marine, and Lower Lakes Towing. The Cleveland-Europe Express, operated by the Dutch Spliethoff group, in 2021 entered its eighth year of transatlantic operations.

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

Au Port de Montréal, le Midwest a toujours été un marché important en raison de sa situation au cœur du continent, ses coûts très concurrentiels pour les conteneurs et ses excellentes liaisons intermodales. La région représentait 13 % du volume conteneurisé du Port (ou 1,7 million d'EVP) en 2019.

«Nous avons augmenté notre volume avec le Midwest de 11 % en 2019, et la tendance s'est poursuivie au premier trimestre de 2020», rapporte Tony Boemi, vice-président, Croissance et Développement de l'Administration portuaire de Montréal.

«Malheureusement, vu les grèves de l'été 2020 et l'absence d'une nouvelle convention entre les débardeurs et les employeurs, notre bon élan du premier trimestre s'est rapidement dissipé, et nous avons terminé 2020 sur une baisse de 17 % pour le Midwest, a dit M. Boemi au *Maritime Magazine*. En conséquence, depuis le milieu de janvier, de nombreux clients ont détourné les cargaisons du Midwest américain directement vers des ports américains en utilisant leurs transporteurs respectifs.»

Vaste présence des transporteurs des Grands Lacs

Tout naturellement, des navires battant pavillon américain, canadien et étranger fréquentent les ports du Midwest sur les Grands Lacs, chargeant et déchargeant des cargaisons variées: céréales, conteneurs, cargaisons spéciales, charges lourdes, acier, minerai de fer et charbon. Les navires battant pavillon américain se concentrent sur le marché captif des Grands Lacs.

FALLine has provided service for over 60 years and offers twice-monthly sailings to the Great Lakes during the summer season and calls to St. Lawrence River ports year-round. Fednav also offers value-added services, including Fednav Direct, which provides customers with full logistics services, and FMT, which provides marine terminal operations in Hamilton, Milwaukee, and Burns Harbor.

Despite the uncertainty and disruptions on the global maritime industry caused by the devastating COVID-19 pandemic, FALLine maintained its regular, reliable, and professional service to its customers throughout the 2020 shipping season, offering 46 sailings and lifting over 700,000 mt, the carrier told *Maritime Magazine*. "We see early signs of positive economic development following the arrival of the Covid vaccine including various government economic recovery packages which create optimism in the market."

Parmi les grands acteurs figurent Canada Steamship Lines, l'Algoma Central Corporation, le Groupe Desgagnés, Canfornav, McKeil Marine et Lower Lakes Towing. Le service Cleveland-Europe Express, assuré par le groupe néerlandais Spliethoff, a entamé sa huitième année en 2021.

La plus grande compagnie de transport de vrac sec au Canada, la montréalaise Fednav, est aussi le plus grand utilisateur océanique du réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent. Sa filiale Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), qui offre un service régulier entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, transporte surtout de l'acier et des marchandises générales.

FALLine fournit des services depuis plus de 60 ans, et offre deux départs par mois vers les Grands Lacs pendant l'été, et dessert les ports du fleuve Saint-Laurent toute l'année. Fednav offre aussi des services à valeur ajoutée, comme Fednav Direct, qui fournit aux clients des services complets de logistique, et FMT, qui fournit des services de terminaux maritimes à Hamilton, Milwaukee et Burns Harbor.

Malgré l'incertitude et les perturbations de l'industrie maritime mondiale causées par la pandémie de COVID-19, FALLine a maintenu son service régulier, fiable et professionnel pendant toute la saison de navigation 2020. Il a effectué 46 départs et transporté plus de 700 000 tm, a-t-il indiqué au *Maritime Magazine*. «Nous voyons clairement des signes précoces d'un développement économique positif grâce à l'arrivée du vaccin contre la COVID, y compris divers programmes gouvernementaux de relance économique qui créent de l'optimisme sur le marché.»

BOOKMARK
SIGNET

Eileen Reid Marcil sets record straight on the First True Transatlantic Steamer

Eileen Reid Marcil remet les pendules à l'heure au sujet du premier vrai bateau à vapeur transatlantique

©EDWARD W. KEYSERLINGK

Eileen Reid Marcil

Leo Ryan

La Grande Dame, apparemment intemporelle, et chroniqueuse maritime de la riche histoire de la construction navale au Québec, frappe encore, en produisant un livre bien documenté qui raconte une histoire passionnante et peu connue. Cette fois, Eileen Reid Marcil, remet les pendules à l'heure pour les étudiants des grandes traditions maritimes de la ville de Québec et de sa voisine Lévis sur l'identité du premier bateau à vapeur à traverser l'Atlantique et de son constructeur. Tout est là, dans les 132 pages de l'ouvrage magnifiquement illustré *The PS Royal William of Quebec – The First True Transatlantic Steamer*, publié par Baraka Books (Montreal).

Il faut se rappeler que le commerce mondial a été transformé au XIXe siècle lorsque les navires sont passés de la voile à la vapeur. Par la suite, la controverse s'est développée à propos du premier navire propulsé entièrement par la vapeur à avoir effectué la première traversée. Le titre fut longtemps revendiqué par plusieurs prétendants, notamment le **Great Western** et le **Sirius**, venus respectivement de Cork et Bristol jusqu'à New York, en 1838.

Or, la vérité mise au jour par l'historienne maritime désigne plutôt le bateau à aubes **Royal William**, lancé en 1831 au chantier naval Campbell and Black dans le port de Québec, et qui traversa l'Atlantique de Pictou, en Nouvelle-Écosse, jusqu'à Portsmouth, en Angleterre, en 1833 lors d'un voyage de trois semaines. Plus important encore, il était propulsé entièrement par ses moteurs – au contraire de certains navires qui devaient sans doute couvrir des distances à la voile lorsque le navire était à court de carburant.

Dans sa conclusion, l'auteure décrit la réussite du voyage en des termes irréfutables: «Comme dans le cas du **Royal William**, aucun des premiers navires à vapeur n'a bénéficié de l'utilisation d'un condenseur de surface, invention brevetée par Samuel Hall en 1834, qui dessalait l'eau alimentant les machines à vapeur et empêchait la formation d'incrustations dans leurs chaudières.»

«En dépit de ce désavantage commun à tous les navires à vapeur de l'époque, le **Royal William** a réussi là où les autres ont échoué. Il a pu le faire parce qu'il était chargé de suffisam-

The seemingly ageless Grande Dame and maritime chronicler of Quebec's rich shipbuilding history has done it again – producing an extensively-researched book that tells an engrossing, little-known story. But this time, Eileen Reid Marcil, has set the record straight for students of the great maritime traditions of Québec City and neighbouring Lévis on the identity of the first steamship to cross the Atlantic and who built it. It's all there in the 132 pages of the beautifully-illustrated *THE PS ROYAL WILLIAM OF QUEBEC – The First True Transatlantic Steamer*, published by Baraka Books of Montreal.

Need one recall that world trade was transformed in the 19th century when ships changed from sail to steam. Subsequently, controversy developed over which vessel propelled entirely by steam made the first crossing. The title was long claimed by several *pretenders*, notably the **Great Western** and the **Sirius** from respectively Cork and Bristol in 1838 to New York.

Well, the truth conveyed by the maritime historian points to the Paddle Steamer **Royal William**, launched in 1831 at the Campbell and Black shipyard in the Port of Quebec and which steamed across the Atlantic from Pictou, Nova Scotia to Portsmouth, England in 1833 in a voyage that took three weeks. Most significantly, it was propelled entirely by her engines – not the case of some ships which arguably had to cover distances by sails when fuel ran short.

In its conclusion, the book describes the successful voyage in unassailable terms:

"As in the case of the **Royal William**, none of the other early steamers benefitted from the use of a surface condenser, the invention patented by Samuel Hall in 1834, which desalinated the water that fed steamer engines and prevented encrustations from forming in their boilers.

"It was under that shared disadvantage that the **Royal William** succeeded where the others failed.

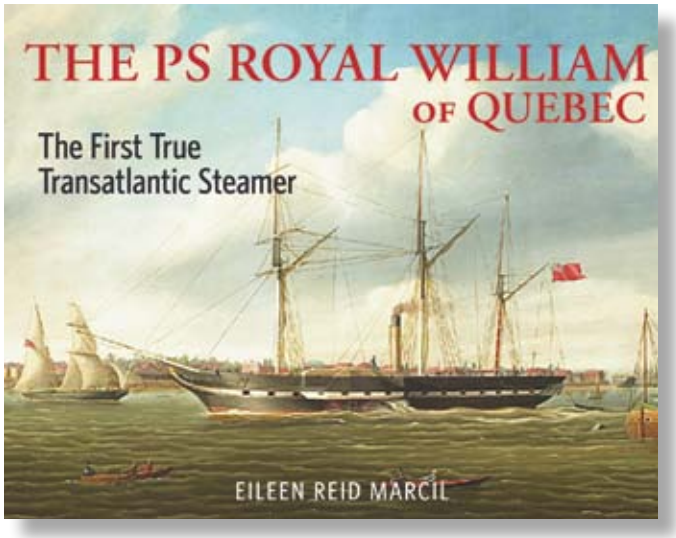
She was able to do so, because she was loaded with sufficient fuel and because that fuel was of special quality. Commanded by Captain John McDougall, she left Pictou on August 19, 1833, her bunkers and part of her cargo space heavily laden with 254 caldrons of what was regarded in the trade as 'unequalled for steamboats' coal.

"And because John McDougall was an excellent navigator and dared to take on the challenge, when the **PS Royal William** reached England on September 9, 1833, she became the first vessel to span the Atlantic under steam, the First True Transatlantic Steamer," concludes the account of the historical passage.

Looking back though, it was another voyage across the Atlantic that launched the destiny of Eileen Reid Marcil. That was when she immigrated to Canada from England as a war bride after marrying Georges Marcil, a member of Royal Canadian Naval Volunteer Reserve who was to later become a professional artist.

"We had 63 very good years together," she told *Maritime Magazine* in Montreal, where she now lives following decades in Quebec City.

Eileen Reid Marcil was first attracted to researching when she worked as a personal secretary for a corporate lawyer in the early 1970s. Then one day she was approached by a professor at Université Laval to do a doctoral thesis on shipbuilding in Quebec. The die was cast.



Her first book, published in 1995, was *The Charley-Man: A history of wooden shipbuilding in Quebec, 1763-1893*. Two years later was Tall Ships and Tankers: The History of the Davies Shipbuilders. A French version, *Au Rythme des Mareés*, came out in 2000. More French language books followed, including *Les tonneliers au Québec du XVIIe au XXe siècle, La hache et la plume, L'Héritage d'Elizabeth Davie,* and *Le Columbus et le Baron of Renfrew*.

But at the age of 98, Eileen Reid Marcil hints that her unique career is not on recess: meaning she still has more research to undertake and more words to publish. As she put it in an interview, "I have a few ideas on another project, and yes there's a historical dimension!"

ment de carburant et que ce carburant était d'une qualité particulière. Commandé par le capitaine John McDougall, il quitta Pictou le 19 août 1833, avec des soutes et une partie de son espace de chargement lourdement chargés de 254 chaudrons de ce qui était considéré dans le commerce comme "sans égal pour le charbon des navires à vapeur".»

«Et parce que John McDougall était un excellent navigateur n'ayant pas peur de relever le défi, lorsque le **PS Royal William** atteignit l'Angleterre le 9 septembre 1833, il devint le premier navire à franchir l'Atlantique à la vapeur, le premier vrai vapeur transatlantique», conclut le récit du passage historique.

Dans une autre perspective, c'est un autre voyage à travers l'Atlantique qui a façonné le destin d'Eileen Reid Marcil, en immigrant d'Angleterre au Canada comme épouse de guerre auprès de Georges Marcil, membre de la Réserve des volontaires de la Marine royale canadienne, devenu plus tard un artiste professionnel.

«Nous avons passé 63 très bonnes années ensemble», a-t-elle déclaré à *Maritime Magazine* à Montréal, où elle vit maintenant après avoir vécu des décennies à Québec.

Eileen Reid Marcil a d'abord été attirée par la recherche lorsqu'elle a travaillé comme secrétaire personnelle pour un avocat d'entreprise au début des années 1970. Puis un jour, un professeur de l'Université Laval lui a proposé de faire une thèse de doctorat sur la construction navale au Québec. Les dés étaient jetés.

Son premier livre, publié en 1995, était *The Charley-Man: A history of wooden shipbuilding in Quebec, 1763-1893* et sa traduction: *On chantait «Charley Man», La construction de grands voiliers à Québec, 1763-1893*. Deux ans plus tard, c'était *Tall Ships and Tankers: The History of the Davies Shipbuilders*. Une version française, *Au Rythme des Marées*, est sortie en 2000. D'autres livres en français ont suivi, dont *Les tonneliers au Québec du XVIIe au XXe siècle, La hache et la plume, L'Héritage d'Elizabeth Davie* et *Le Columbus et le Baron de Renfrew*.

Âgée maintenant de 98 ans, Eileen Reid Marcil laisse entendre que sa carrière exceptionnelle est loin d'être terminée, signifiant qu'elle a encore plus de recherches à entreprendre et davantage de mots à publier. Comme elle l'a dit dans une interview, «j'ai quelques idées pour un autre projet et, oui, on y trouve une dimension historique!»

Eileen Reid Marcil
THE PS ROYAL WILLIAM OF QUEBEC
The First True Transatlantic Steamer
Baraka Books, Montreal
132 pages, $29.25 (29,25 $), ISBN 9781771862295
www.barakabooks.com

JOURNAL

New Seaway season launched on upbeat note

The 2021 navigation season on the St. Lawrence Seaway got underway in late March with stakeholders in the North American waterway cautiously optimistic of recovery from what turned out to be a relatively small pandemic-impacted decline in 2020. First ship through the St. Lambert Lock was the CSL Group's **Baie St. Paul**.

Thanks to a big increase in grain shipments, total cargo dropped by under 2% to 38 million tonnes last year. And this year, a target of 40 million tonnes looks reachable, industry analysts consider, thanks to a solid rebound in progress in the world economy.

Indeed, on the heels of last year's record harvests, grain shipments were strong early in the season. Iron ore and steel will be shipped via the Seaway to factories in Canada and abroad, while substantial wind farm equipment was expected to continue being transported via the Seaway.

La nouvelle saison de la Voie maritime du Saint-Laurent est lancée sur une note optimiste

Le 22 mars dernier, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a annoncé l'ouverture de la 63e saison de navigation dans un climat assez optimiste. C'est le **Baie-St-Paul**, un navire de classe Trillium de l'entreprise canadienne Groupe CSL, qui a marqué le début de la saison en franchissant le premier l'écluse de Saint-Lambert lors d'une cérémonie d'ouverture virtuelle qui s'est tenue en présence de plusieurs dignitaires, dont l'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports du Canada, et l'honorable Pete Buttigieg, secrétaire aux Transports des États-Unis.

Grâce à sa fiabilité exemplaire, son empreinte écologique réduite et sa sécurité, la Voie maritime est prête à jouer son rôle de partenaire des industries et communautés canadiennes et américaines et ainsi contribuer à la reprise économique mondiale.

«Depuis plus de 60 ans, la Voie maritime du Saint-Laurent est l'un des fondements du succès économique du Canada, grâce à la création de milliers d'emplois pour la classe moyenne et aux retombées économiques de plus

*The CSL Group's **Baie St. Paul** was the first ship through the St. Lambert Lock in late March.*

Le **Baie St. Paul** du Groupe CSL a été le premier navire à franchir l'écluse de Saint-Lambert, à la fin mars.

©ALEXANNE BRISSON

de 9 milliards de dollars dans l'économie canadienne, a déclaré l'honorable Omar Alghabra. Précieux partenariat, cette route commerciale jouera un rôle crucial dans nos efforts pour mieux nous reconstruire à travers une forte reprise économique.»

«La disponibilité du système de la Voie maritime contribue à la robustesse et à la compétitivité du système de transport maritime sur le SaintLaurent et les Grands Lacs, a déclaré Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. La Voie maritime offre un accès privilégié à plusieurs industries, ports, voies navigables et liens routiers et ferroviaires.»

La Voie maritime continuera de collaborer avec les transporteurs et les expéditeurs nationaux et internationaux afin de maximiser les occasions de diversifier les marchandises transportées et ainsi confirmer sa position concurrentielle dans le réseau des transports Nord-américain.

«Les économies américaine et canadienne reposent notamment sur la navigation commerciale sur le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, a indiqué Craig H. Middlebrook, administrateur adjoint de la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Lorsqu'un bateau traverse les 15 écluses de la Voie maritime, de Montréal au Lac Érié, il franchit la frontière canado-américaine 27 fois. Le département américain des Transports et Transports Canada travaillent étroitement ensemble pour assurer une circulation la plus sécuritaire et fluide possible.»

Lors de la cérémonie d'ouverture, Louis Martel, président et chef de la direction du Groupe CSL, a annoncé que CSL testera le biodiesel de deuxième génération sur la moitié de sa flotte au cours de la saison de navigation 2021 – une première pour l'industrie du transport maritime des Grands Lacs. Ces tests font suite aux essais réussis du biodiesel B100 sur les principaux moteurs de deux navires CSL l'an dernier.

"Moving goods by water through the Seaway ensures trade is flowing freely between the U.S. and Canada while also reducing emissions," said U.S. Secretary of Transportation Pete Buttigieg. "After 62 years of operation, the binational Seaway System remains a model of international cooperation and partnership and showcases how we can work together to address the challenges of climate change."

"The Seaway's consistently high level of system availability contributes to a robust, competitive Great Lakes – St. Lawrence Seaway transportation route," declared Terence Bowles, President and Chief Executive Officer of the St. Lawrence Seaway Management Corporation. "We provide convenient access to an impressive number of industries, ports, highway and rail networks."

"Commercial navigation on the Great Lakes St. Lawrence Seaway System is an economic foundation of the U.S. and Canadian economies," said Craig H. Middlebrook, Deputy Administrator of the U.S. Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation. "A ship transiting the Seaway's 15 locks from Montreal to Lake Erie crosses the international border 27 times, and the U.S. Department of Transportation and Transport Canada work closely together to ensure that this transit experience is as safe and seamless as possible."

During the opening ceremony on March 22, Louis Martel, President and CEO, The CSL Group, announced that CSL will be testing second generation biodiesel on half of its fleet over the course of the 2021 navigation season – a first for the Great Lakes shipping industry. These tests are a follow-up to the successful trials of B100 biodiesel fuel on the main engines of two CSL ships last year.

U.S. Coast Guard icebreaker to transit Northwest Passage this summer

In collaboration with Canada, the U.S. Coast Guard will transit through the Northwest Passage this summer, Adm. Karl L. Schultz announced in his annual address.

"Today, along with Global Affairs Canada, we're planning a Northwest Passage transit for cutter **Healy** later this year," Adm.Schultz disclosed on March 11.

The largest icebreaker in the U.S. Coast Guard fleet, the Healy underwent repairs this winter, the commandant said, "returning to her home port in preparation for a historic Arctic patrol this coming summer." The **Healy** began her service life with a transit through the NWP in 2000.

A spokesperson for the U.S. Coast Guard told the **ArcticToday** newsletter that the mission is "definitely not a FONOP (Freedom of Navigation Operation) - it's being planned in coordination with Canada."

The **Healy** will be deployed to the Arctic for four and a half months, the spokesperson said, including three weeks of operational ice testing "to calibrate critical engineering systems and engagements with partner nations."

The transit through the Northwest Passage with be a partnership with the international science community and institutions from the U.S., Canada, and Denmark.

According to a document published by the U.S. University-National Oceanographic Laboratory System Arctic Icebreaker Coordinating Committee, the mission will begin in Alaska's Dutch Harbor in mid-August and end in Nuuk, Greenland, in mid-September, with operational exercises in Canada's Baffin Bay along the way.

The mission falls under the terms of the 1988 treaty on U.S.-Canada cooperation in the Arctic, rather than a freedom of navigation operation (FONOP), as was floated in recent years.

In 1985, the heavy icebreaker Polar Sea transited the passage from Greenland to Alaska without telling Canada first, triggering a diplomatic controversy. The U.S. believes the Northwest Passage is an open sea route, while Canada asserts the route consists of internal waters that fall under its jurisdiction, *Arctic Today* noted. But since signing a treaty in 1988, the U.S. has notified Canada — and worked with the Canadian Coast Guard — on journeys through these waters.

The treaty is "more or less an official 'agree to disagree' document," Troy Bouffard, an instructor at University of Alaska Fairbanks, told *Arctic Today*. The agreement allows the U.S. and Canada to work cooperatively in the Arctic without ceding any recognition of claims or sovereignty on either side.

The last U.S. transit through the Northwest Passage was in 2017, when a Canadian Coast Guard ù ice-breaker assisted the U.S. cutter **Maple** through the route.

Un brise-glace de la Garde côtière américaine traversera le passage du Nord-Ouest cet été

En collaboration avec le Canada, la Garde côtière américaine traversera le passage du Nord-Ouest (PNO) cet été, a annoncé l'amiral Karl L. Schultz dans son discours annuel.

«Aujourd'hui, en collaboration avec Affaires mondiales Canada, nous prévoyons un transit dans le passage du Nord-Ouest pour le brise-glace **Healy** plus tard cette année», a révélé l'amiral Schultz le 11 mars.

Plus grand brise-glace de la flotte de la Garde côtière américaine, le **Healy** a subi des réparations cet hiver, a déclaré le commandant, «ce qui l'a renvoyé à son port d'attache en vue d'une patrouille historique dans l'Arctique cet été. Le **Healy** a commencé sa vie de service avec un transit par le PNO en 2000.

Un porte-parole de la Garde côtière américaine a déclaré au bulletin **ArcticToday** que la mission n'était «certainement pas une opération FONOP (Freedom of Navigation Operation) – elle est planifiée en coordination avec le Canada».

Le **Healey** sera déployé dans l'Arctique pendant quatre mois et demi, a indiqué le porte-parole, y compris trois semaines d'essais opérationnels sur la glace «pour calibrer les systèmes d'ingénierie critiques et les engagements avec les pays partenaires».

Le transit par le passage du Nord-Ouest est un partenariat avec la communauté scientifique internationale et des institutions des États-Unis, du Canada et du Danemark.

Selon un document publié par le US University-National Oceanographic Laboratory System Arctic Icebreaker Coordinating Committee, la mission débutera dans le port néerlandais de l'Alaska à la mi-août et se terminera à Nuuk, au Groenland, à la mi-septembre, avec des exercices opérationnels dans la baie de Baffin au Canada le long du chemin.

La mission s'inscrit dans le cadre du traité de 1988 sur la coopération entre les États-Unis et le Canada dans l'Arctique, plutôt que dans le cadre d'une opération de liberté de navigation (FONOP), comme cela a été fait ces dernières années.

En 1985, le brise-glace lourd **Polar Sea** a transité le passage du Groenland à l'Alaska sans en informer le Canada au préalable, déclenchant une controverse diplomatique. Les États-Unis estiment que le passage du Nord-Ouest est une route maritime ouverte, tandis que le Canada affirme que la route se compose d'eaux intérieures qui relèvent de sa compétence, a noté *Arctic Today*. Mais depuis la signature d'un traité en 1988, les États-Unis ont avisé le Canada – et collaboré avec la Garde côtière canadienne – des voyages dans ces eaux.

Le traité est «plus ou moins un document officiel» d'accord pour ne pas être d'accord», a déclaré à *Arctic Today* Troy Bouffard, un instructeur à l'Université de l'Alaska à Fairbanks. L'accord permet aux États-Unis et au Canada de travailler en coopération dans l'Arctique sans céder aucune reconnaissance de revendications ou de souveraineté de part et d'autre.

Le dernier passage des États-Unis à travers le PNO remonte à 2017, lorsqu'un brise-glace de la Garde côtière canadienne a aidé le patrouilleur américain **Maple** à traverser la route.

©US COAST GUARD

DP World et CDPQ partenaires pour un grand projet d'infrastructure en Indonésie

JAKARTA – DP World, avec son partenaire la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), a récemment signé un accord de long terme avec le principal conglomérat indonésien Maspion Group pour la construction d'un port à conteneurs international et d'un parc logistique et industriel à Gresik. Les travaux devraient commencer au troisième trimestre de 2021, grâce à un investissement total pouvant atteindre 1,2 G$ US. La transaction renforcera la position de l'État de Java oriental comme porte d'entrée commerciale clé de l'Indonésie.

Emmanuel Jaclot, premier vice-président et chef des Infrastructures à la CDPQ, a affirmé: «Grâce à ce partenariat avec Maspion Group, la CDPQ est ravie de réaliser son premier investissement en infrastructures en Indonésie, un marché en forte croissance qui bénéficie de tendances structurelles favorables.

«Il s'agit également d'un jalon important pour notre plateforme commune établie avec DP World, avec l'ajout d'un premier port au stade de nouveau projet à notre portefeuille d'actifs de grande qualité, qui ont démontré leur résilience au cours de la dernière année malgré d'importants changements dans le paysage mondial de la chaîne d'approvisionnement.»

En vertu de cet accord, la plateforme d'investissement mondiale de DP World et de la CDPQ établira une coentreprise avec Maspion Group. Il s'agira de la première du genre dans le secteur des transports en Indonésie à rassembler un investisseur direct étranger et une société privée indonésienne.

DP World Maspion East Java deviendra l'unique exploitant d'un port à conteneurs international moderne ayant une capacité nominale pouvant aller jusqu'à trois millions d'équivalents vingt pieds (EVP). DP World et la CDPQ travailleront également avec Maspion Group à mettre sur pied un parc industriel et logistique intégré attenant au terminal, d'une superficie initiale de 110 hectares, avec une possibilité d'expansion future.

Depuis son lancement il y a quatre ans, la plateforme de 8,2 G$ US de DP World et de la CDPQ a réalisé des investissements dans dix ports et terminaux à l'échelle mondiale, et ce, à diverses étapes du cycle de vie des actifs. Ce nouvel investissement permettra au partenariat de poursuivre ses objectifs de diversification géographique et sectorielle.

DP World and CDPQ sign on to big infrastructure project in Indonesia

JAKARTA – DP World, alongside its partner Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), recently signed a long-term agreement with Indonesia's leading conglomerate Maspion Group to start the construction of an international container port and industrial logistics park in Gresik. Work on the projects is expected to begin in the third quarter of 2021, with a total investment of up to US$ 1.2 billion, enhancing East Java's position as a key trade gateway for Indonesia.

Emmanuel Jaclot, executive vp and head of infrastructure at CDPQ, said: "Through this partnership with Maspion, CDPQ is delighted to make its first infrastructure investment in Indonesia, a strong growth market which benefits from favourable structural trends.

"It also represents an important milestone for our joint platform with DP World with the addition of a first greenfield port to our portfolio of high-quality assets that have demonstrated their resilience over the past year despite important shifts in the global supply chain landscape."

Under the agreement, a joint venture company will be established between DP World and CDPQ's global investment platform and Maspion Group, the first of its kind in the Indonesian transportation sector involving a foreign direct investor (FDI) partner and a private sector Indonesian company.

DP World Maspion East Java will become the sole operator of a modern international container port with design capacity of up to three million twenty-foot equivalent units (TEU). DP World and CDPQ will also work with Maspion Group to develop an integrated industrial and logistics park, adjacent to the Container Terminal, with an initial land area of 110 hectares with scope for future expansion.

Since its launch four years ago, the US$8.2 billion DP World-CDPQ platform has invested in 10 port terminals globally and across various stages of the asset life cycle. This investment will allow the partnership to pursue its objectives to further diversify its reach in terms of geography and trade lanes.

©YULIA AGNIS

For several years, MSC has been at the vanguard of leading global shipping companies attacking the use of Arctic routes on environmental grounds.

Depuis des années, MSC se situe à l'avant-garde parmi les grandes compagnies maritimes mondiales s'opposant aux routes de l'Arctique pour des motifs environnementaux.

MSC doubles down on Arctic shipping ban

In view of the recent public debate around container shipping in the Arctic, MSC Mediterranean Shipping Company recently doubled down on its position to avoid considering the Northern Sea Route, including the Northeast and Northwest Passages on environmental grounds.

An expansion of Arctic shipping could increase the emissions of so-called black carbon – physical particles of unburned carbon which can settle on land or ice, as well as compromising air quality and accelerating the shrinkage of Arctic sea ice. Risks such as navigation incidents, fuel spills, air quality and altering the ecological balance / biodiversity of the marine habitat beneath the surface of the sea also outweigh any commercial opportunities to make a short cut between North America or Europe and eastern Russia or Asia.

"As a responsible company, this was an obvious decision for us," commented MSC CEO Soren Toft. "MSC will not seek to cut through the melting ice of the Arctic to find a new route for commercial shipping and I consider this a position the whole shipping industry must adopt. Some of our peers have already made the same commitment to put the preservation of the Arctic environment ahead of profits. The Northern Sea Route is neither a quick fix for the current market challenges, nor a viable long-term strategy."

MSC first made this Arctic commitment in 2019. The company is also a leader in improving container shipping energy efficiency through the deployment of almost 24,000 TEU vessels in the sector's largest fleet investment programme and is actively exploring a range of new fuels and technologies to achieve a zero-carbon future and help mitigate climate change in the process.

MSC réaffirme l'interdiction de la navigation dans l'Arctique

Au vu du récent débat public sur le transport de conteneurs dans l'Arctique, la Mediterranean Shipping Company (MSC) a réafirmé sa position pour éviter de considérer la route maritime du Nord, y compris les passages du Nord-Est et du Nord-Ouest, pour des raisons environnementales.

Une expansion du transport maritime dans l'Arctique pourrait augmenter les émissions de ce qu'on appelle le carbone noir – des particules physiques de carbone non brûlé qui peuvent se déposer sur la terre ou la glace, ainsi que compromettre la qualité de l'air et accélérer le rétrécissement de la glace de mer arctique. Les risques tels que les incidents de navigation, les déversements de carburant, la qualité de l'air et la modification de l'équilibre écologique / de la biodiversité de l'habitat marin sous la surface de la mer l'emportent également sur toute opportunité commerciale de faire un raccourci entre l'Amérique du Nord ou l'Europe et l'est de la Russie ou l'Asie.

«En tant qu'entreprise responsable, c'était une décision évidente pour nous», a commenté Soren Toft, PDG de MSC. «MSC ne cherchera pas à traverser les glaces fondantes de l'Arctique pour trouver une nouvelle route pour la navigation commerciale et je considère que c'est une position que toute l'industrie du transport maritime doit adopter. Certains de nos pairs ont déjà pris le même engagement de faire passer la préservation de l'environnement arctique avant les profits. La route maritime du Nord n'est ni une solution miracle aux défis actuels du marché ni une stratégie viable à long terme.»

MSC a pris cet engagement pour la première fois pour l'Arctique en 2019. La société est également un chef de file dans l'amélioration de l'efficacité énergétique du transport de conteneurs grâce au déploiement de navires de près de 24 000 EVP dans le plus grand programme d'investissement de flotte du secteur et explore activement une gamme de nouveaux carburants et technologies pour atteindre un avenir zéro carbone et aider à atténuer le changement climatique dans le processus.

Entente Arianne Phosphate/ Port de Saguenay pour un site maritime de chargement

Arianne Phosphate, une société en stade de développement du projet de mine de phosphate Lac à Paul, dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, au Québec, a récemment annoncé qu'elle a conclu une entente de principe avec le Port de Saguenay (le «Port») concernant le futur site d'une installation de chargement maritime sur la rive nord de la rivière Saguenay. Cet accord permettra à la société et au Port de finaliser les détails concernant les coûts, la construction et l'exploitation de l'installation à partir de laquelle Arianne expédiera son concentré de phosphate dans le monde entier. L'entente finale couvrira l'utilisation de l'installation pour une période initiale de 30 ans, renouvelable 2 fois pour des périodes de 10 ans.

«Comme toute marchandise commercialisée à l'échelle mondiale, le transport et la logistique sont un élément clé du succès», a déclaré Brian Ostroff, chef de la direction d'Arianne. «Une fois chargé sur un bateau, notre phosphate peut être envoyé n'importe où. Étant donné la grande pureté de notre concentré, nous profiterons d'énormes économies d'échelle. Cet accord intervient à un moment où la demande mondiale de phosphate continue d'augmenter grâce à un contexte macroéconomique de l'agriculture considérablement amélioré et à la croissance des applications spécialisées telles que les batteries lithium-fer-phosphate (LFP) pour les voitures.»

Jean-Sébastien David, chef des opérations de la société, a ajouté: «Notre entente survient à la suite d'une étroite collaboration avec le Port et les autorités locales alors qu'Arianne continue d'optimiser son plan pour le transport de la mine jusqu'au Port. Avec une entente de 50 ans, nous serons en position de force pour approvisionner nos clients mondiaux à partir de notre projet de mine du lac à Paul qui devrait avoir une longue durée de vie.»

À l'heure actuelle, le Port de Saguenay exploite ses installations sur la rive sud de la rivière Saguenay et est le pôle commercial principal de la région, expédiant et recevant une variété de marchandises toute l'année. Dans le cadre de l'entente, Arianne vendra ainsi au Port une parcelle de terrain sur la rive nord, permettant ainsi la construction d'une installation de chargement permettant un accès facile et servant de porte d'entrée aux plateformes commerciales internationales.

Arianne Phosphate/Port of Saguenay accord on maritime facility

Arianne Phosphate, a development-stage phosphate mining company, advancing the Lac à Paul project in Quebec's Saguenay–Lac-Saint-Jean region, recently announced that it has reached an agreement in principle with the Port of Saguenay regarding the future site of a maritime loading facility on the north shore of the Saguenay River. This Agreement will allow for both the Company and the Port to finalize details surrounding the costs, construction and operations of the facility from which, Arianne will be shipping its phosphate concentrate globally. The final agreement will cover the use of the facility for an initial period of 30 years, thereafter renewable twice for periods of 10 years.

"Like any globally traded commodity, transportation and logistics is a key element of success," said Brian Ostroff, CEO of Arianne. «Once loaded on a ship our phosphate can be sent anywhere and, given the high purity of our concentrate, we will enjoy tremendous economies of scale. This Agreement comes at a time when global demand for phosphate continues to rise driven by a greatly improved agricultural macro and growth in specialty applications such as Lithium Iron Phosphate (LFP) batteries for cars."

Jean-Sébastien David, COO of the Company added, «our Agreement comes after close cooperation with the Port and local authorities as Arianne continued to optimize its transportation plan from mine to port. With a 50-year Agreement, we will be in a strong position to supply our global customers from our long life-of-mine Lac à Paul project.»

Currently, the Port of Saguenay operates its facilities on the south shore of the Saguenay River and is a main commercial hub in the region, shipping and receiving a variety of goods year-round. As part of the Agreement, Arianne will sell to the Port a parcel of land on the north shore thus, allowing for construction of a loading facility that allows for easy access and serves as gateway to international commercial centers.

© PORT OF SAGUENAY

The proposed new maritime loading facility is to be located on the north shore of the Saguenay River.

La nouvelle installation de chargement maritime proposée serait située sur la rive nord de la rivière Saguenay.

Manou Bernard at the helm of the CSMOIM

Since January 5, Manou Bernard has been the Executive Director of the Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime. She succeeds Claude Mailloux who retired last December.

Ms. Bernard is a graduate of the Institut maritime du Québec in navigation. She also has completed studies in intermodal transport logistics and management.

She has extensive experience in the maritime field, having worked as a navigation officer, crew and operations manager, and as coordinator of a maritime training and expertise department for seagoing personnel within the Ocean Group.

In addition, Ms. Bernard has extensive knowledge of labour and organizational issues as she has served on the Board of Directors of the Sectorial Committee since June 2017.

The role of the CSMOIM is to define the development needs of the maritime sector's workforce and to support the development of its skills. In particular, it deploys its expertise in carrying out consultation and information gathering activities with its partners, helping to identify the sector's main workforce issues, and then proposing and implementing actions to remedy them.

Manou Bernard à la barre du CSMOIM

Depuis le 5 janvier, Manou Bernard est directrice générale du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime. Elle succède à Claude Mailloux, qui a pris sa retraite en décembre dernier.

Mme Bernard est une diplômée de l'Institut maritime du Québec en navigation. Elle cumule également des études en logistique du transport intermodal et en management.

Elle possède une vaste expérience dans le domaine maritime pour y avoir exercé les fonctions d'officière de navigation, de gestionnaire d'équipage et d'opérations et de coordonnatrice d'un département de formation et d'expertise maritime du personnel navigant au sein du Groupe Océan.

De plus, Mme Bernard possède une grande connaissance des enjeux liés à la main-d'œuvre et des dossiers organisationnels, puisqu'elle siège au Conseil d'administration du Comité sectoriel depuis juin 2017.

Le rôle du CSMOIM est de définir les besoins en développement de la main-d'œuvre du secteur maritime et de soutenir le développement des compétences des travailleurs. Il agit notamment à titre d'expert en faisant des activités de concertation et de collecte d'informations avec ses partenaires, en aidant à dégager les principaux enjeux de main-d'œuvre du secteur, pour ensuite proposer et entreprendre des actions pour y remédier.

Manou Bernard has broad experience in the maritime sector in addition to knowledge of workforce and organizational issues.

Manou Bernard a une vaste expérience dans le secteur maritime et une solide connaissance des questions de main-d'œuvre et d'organisation.

© VFPA

Le Canada renforce les mesures pour protéger les épaulards résidents du Sud

L'épaulard résident du Sud est un symbole de la côte du Pacifique du Canada, et cette espèce en voie de disparition revêt une importance culturelle importante pour les peuples autochtones et les collectivités côtières de la Colombie-Britannique. Le gouvernement du Canada a pris des mesures vigoureuses et constantes pour protéger et rétablir sa population, et il continuera de le faire. Pour la troisième année consécutive, il prendra des mesures pour mieux protéger ces baleines dans les eaux canadiennes.

Tout récemment, le ministre des Transports, l'honorable Omar Alghabra, la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, l'honorable Bernadette Jordan, et le ministre de l'Environnement et du Changement climatique et ministre responsable de Parcs Canada, l'honorable Jonathan Wilkinson, ont annoncé des mesures de protection pour cette année et les années à venir.

Ces mesures comprennent celles qui suivent:

- Pour une deuxième année, il est interdit à tous les navires de s'approcher d'un épaulard dans un rayon de 400 mètres dans les eaux côtières du sud de la Colombie-Britannique entre Campbell River et Ucluelet, y compris dans Barkley Sound et Howe Sound. Cette mesure est en vigueur jusqu'au 31 mai 2022.
- Réintroduction de trois zones de refuge provisoires au large des îles Pender et Saturna et au banc Swiftsure, en vigueur du 1er juin au 30 novembre 2021. Aucun navire ne sera autorisé à circuler dans ces secteurs, à quelques exceptions près pour les situations d'urgence et les bateaux ou navires autochtones.
- Mise en place de fermeture de la pêche commerciale et récréative du saumon dans une partie du banc de Swiftsure du 16 juillet au 31 octobre 2021, et dans le détroit de Juan de Fuca du 1er août au 31 octobre 2021. Ces mesures aideront à protéger l'accès des épaulards au saumon quinnat avec un minimum de perturbations dans les principales aires d'alimentation.
- Réintroduction d'un nouveau protocole pilote de fermeture de la pêche commerciale et récréative du saumon dans le secteur sud des îles Gulf. Selon ce protocole, une première présence confirmée de l'épaulard résident du Sud dans le secteur entraîne la fermeture de la pêche. La surveillance commencera dans le secteur le 1er juin 2021, et lorsque la présence de l'épaulard résident du Sud sera confirmée, la fermeture de la pêche sera alors décrétée et demeurera en vigueur jusqu'au 31 octobre 2021.
- Continuer à aider à réduire les contaminants dans l'environnement qui nuisent aux épaulards et à leurs proies. Les mesures à long terme portent en particulier sur le renforcement des contrôles réglementaires, la surveillance et la recherche, l'échange d'information et de données, et l'augmentation de la sensibilisation et de l'éducation.

Canada renews measures to protect Southern Resident killer whales

The Southern Resident killer whale is an icon of Canada's pacific coast and this endangered species has an important cultural significance for Indigenous peoples and coastal communities in British Columbia (B.C.). The Government of Canada has taken strong, consistent action to protect and restore its population and will continue to do so. For the third consecutive year, it will enact measures to further protect these whales in Canadian waters.

Recently, the Minister of Transport, the Honourable Omar Alghabra, the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, the Honourable Bernadette Jordan, and the Minister of Environment and Climate Change Canada and Minister Responsible for Parks Canada, the Honourable Jonathan Wilkinson, announced protective measures for this year and beyond.

Measures include:

- For the second year, vessels will be prohibited from approaching any killer whale within a 400-meter distance in southern B.C. coastal waters between Campbell River and Ucluelet, including Barkley and Howe Sound. This is in effect year-round until May 31, 2022.
- Re-introducing three interim sanctuary zones off Pender Island, Saturna Island and at Swiftsure Bank, in effect from June 1 to November 30, 2021. No vessel traffic will be permitted in these areas, subject to certain exceptions for emergency situations and Indigenous vessels.
- Putting fishery closures in place for commercial and recreational salmon in a portion of Swiftsure Bank from July 16 to October 31, 2021, and in the Strait of Juan de Fuca from August 1 to October 31, 2021. These actions will help protect the whales' access to Chinook salmon with minimal disturbance in key foraging areas.
- The introduction of a new pilot closure protocol for commercial and recreational salmon fisheries in the southern Gulf Islands, whereby fishery closures are triggered by the first confirmed presence of Southern Resident killer whales in the area. Monitoring will begin in the area on June 1, 2021, and once a Southern Resident killer whale is confirmed, fishery closures will be triggered and will remain in place until October 31, 2021.
- Continuing to help reduce contaminants in the environment affecting whales and their prey. Long-term actions focus on enhancing regulatory controls, monitoring and research, sharing information and data, and expanding outreach and education.

ANNONCEURS ADVERTISERS

ACPA – ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
AAPC – ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES
https://acpa-aapc.ca/ 12

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/ 11

CMPA – CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION
APMC – ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
http://www.marinepilots.ca/ 9

CN
https://experience.cn.ca/international-intermodal 73

CP - CANADIAN PACIFIC RAILWAY
CP – LA SOCIÉTÉ DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE
https://www.cpr.ca/ ..... Back Cover/Couverture arrière

CSL – CANADA STEAMSHIP LINES
https://www.cslships.com/en 1

CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME
CSMOIM – HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY
http://www.csmoim.qc.ca/ 38

DAVIE
https://www.davie.ca/ 55

DESGAGNÉS
https://desgagnes.com/ ..... Inside Front Cover / Couverture intérieure avant

DOORNEKAMP LINES
https://www.doornekamplines.ca/ 43

DUKE MARINE
https://www.dukemarine.ca/ 68

EMPIRE STEVEDORING
http://www.empirestevedoring.com/ 35

FEDNAV
http://fednav.com 20

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC
https://fondationimq.ca/ 94

HAMBURG SÜD
https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/index.html 75

HEDDLE SHIPYARDS
http://heddleshipyards.com/ 57

KILDAIR SERVICE ULC
http://kildair.com/ 6

LOGISTEC
https://www.logistec.com/ 83

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca 41

METALCRAFT MARINE
http://www.metalcraftmarine.com/ 62

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY
https://www.mtrtml.com/login.php 79

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 48

OCEAN
https://www.groupocean.com/ 49

POINT HOPE MARITIME & ESQUIMALT DRYDOCK
https://www.pointhopemaritime.com/ 67

PORT ALBERNI PORT AUTHORITY
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI
https://papa-appa.ca/ 66

PORT OF ANTWERP
PORT D'ANVERS
https://www.portofantwerp.com/en/nextgendistrict 22

PORT OF JOHNSTOWN
http://www.portofjohnstown.com/ 84

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL
https://www.port-montreal.com/en/the-port-of-montreal/about-the-port/infolettres/newsletter-contrecoeur ... 77

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES
http://www.portsi.com 27

PORT OF THUNDER BAY
https://www.portofthunderbay.ca 61

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES
https://porttr.com/en 39

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD
https://www.portvalleyfield.com 36-37

QSL
https://www.qsl.com 85

SHIPPING FEDERATION OF CANADA
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA
http://www.shipfed.ca 19

SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONONIQUE DU SAINT-LAURENT
http://www.st-laurent.org 40

SPLIETHOFF
http://www.spliethoff.com 81

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
http://seaway.ca 32

THORDON BEARINGS
https://thordonbearings.com 69

URGENCE MARINE
http://urgencemarine.com 89

VALPORT
http://valport.ca 36-37

VERREAULT NAVIGATION
https://www.verreaultnavigation.com/ 53

CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME

CSEM

MSRC

MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE

OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE

THE MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators networked to a common simulation control system
- Perfected own ship models suitable for pilot training and advance manoeuvring

LEADING-EDGE TRAINING DEVELOPED BY PILOTS FOR PILOTS

- Post-Panamax Vessels: New Challenges for Pilots
- Escort Operations for Pilots
- Advanced (Pilotage) Radar Techniques in Restricted Waters
- Emergency Shiphandling Procedures for Pilots
- Bridge Resource Management for Marine Pilots (BRM-P) Renewal
- Azimuthing Propulsion Systems for Pilots
- Ship-to-Ship (STS) Manoeuvres
- Other specific training programs developed on request

TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

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

TESTIMONIALS:

"MSRC developed a neopanamax container ship class for the Houston pilots that is now an approved course for our continuing education program.
We very much appreciate MSRC's forward thinking and vision in developing a class that helps us navigate the challenges of these new vessels."

Captain Sean Arbogast
Vice President, Houston Pilots

"After visiting numerous simulators over the years and then spending a full week in MSRC Quebec City, it was clear this is the best we've seen.
With a combination of world class equipment and a world class team of maritime experts, MSRC stands apart from the rest."

Captain Mike Armstrong
Fraser River Pilots, British Columbia, Canada
Director, Canadian Maritime Pilots Association

EXPERIENCE QUEBEC CITY AND ITS UNIQUE ATTRACTIONS

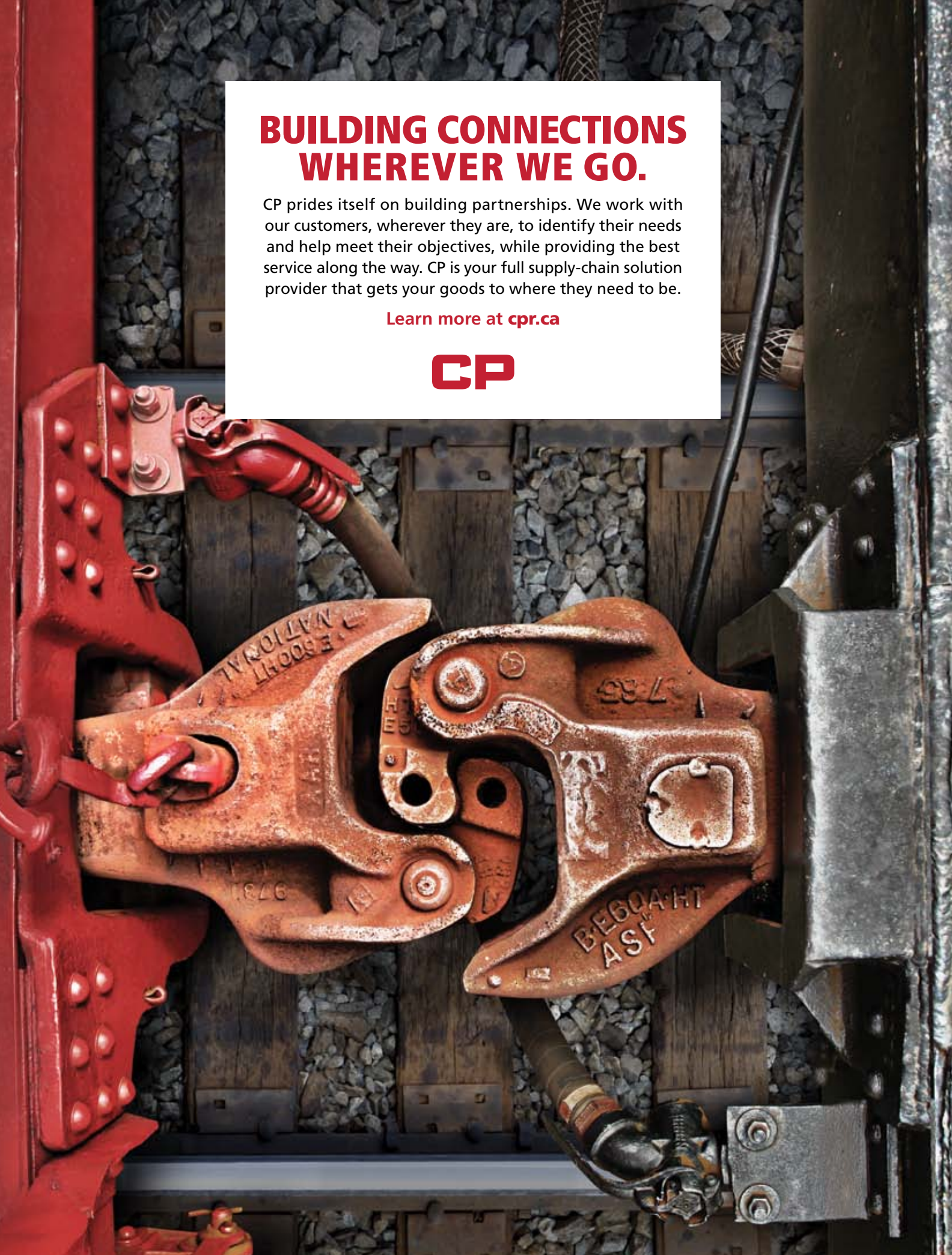
A visit to the MSRC is already a unique experience in itself. Why not take advantage of the opportunity to discover all the beauty and wealth of one of the oldest port city in North America... the majestic City of Quebec!

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


BUILDING CONNECTIONS
WHEREVER WE GO.
CP prides itself on building partnerships. We work with our customers, wherever they are, to identify their needs and help meet their objectives, while providing the best service along the way. CP is your full supply-chain solution provider that gets your goods to where they need to be.
Learn more at cpr.ca
CP