

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
ÉTÉ • SUMMER 2021

**CANADIAN PORTS BEGIN RIDING
ON POST-PANDEMIC REBOUND**

**LES PORTS CANADIENS COMMENCENT
À PROFITER DE LA REPRISE
POSTPANDÉMIE**



**Terminal operators gearing up
Les exploitants de terminaux
se préparent à la relance**

Ballast water policy quagmire!

**Le gâchis du dossier de l'eau
de ballast**

8,95 \$





Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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



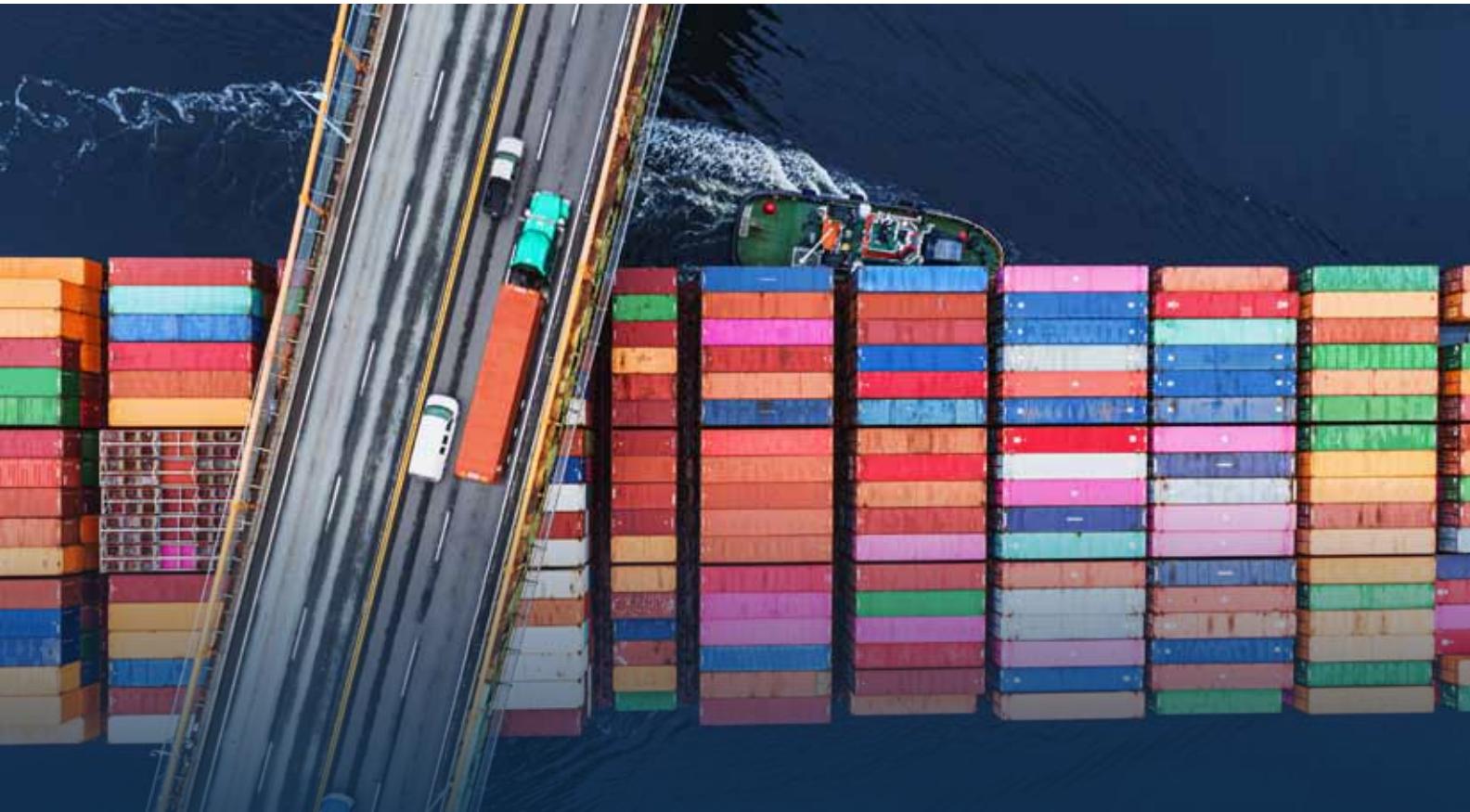


NATIONAL CENTRE OF EXPERTISE ON MARITIME PILOTAGE

— CMPA —

CENTRE NATIONAL D'EXPERTISE EN PILOTAGE MARITIME

— APMC —



Bringing together and sharing the expertise of maritime pilots, to ensure that Canada benefits from the most professional pilotage service possible

Réunir et partager l'expertise et le savoir-faire des pilotes maritimes, afin que le Canada bénéficie du service de pilotage le plus professionnel possible

The Centre will be holding a series of events starting in 2022. Visit our website to find out more!
Le Centre tiendra une série d'événements à compter de 2022. Visitez notre site pour en savoir davantage !

pilotage-expertise.ca

Éditeur / Publisher:

Pierre Terrien – pterrien@maritimemag.com

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

Collaborateurs / Contributing editors:

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

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

Dépôt légal / Copyright:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN-1201-5415

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

BY MAIL (1 year/4 issues)
PAR LA POSTE (1 an/4 éditions)
• Canada : \$40
• USA: \$50 US
• Others countries/Autres pays: \$90 US

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

Nous reconnaissons l'appui [financier] du gouvernement du Canada.
We acknowledge the [financial] support of the Government of Canada.



www.maritimemag.com

M 101 SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

13 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

16 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

21 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Nick Savvides

24 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Carroll McCormick

**5 Ballast water policy quagmire!
Le gâchis du dossier de l'eau de ballast**

Leo Ryan, Editor/Rédacteur en chef

Et aussi / And more...

80 JOURNAL
88 ANNONCEURS / ADVERTISERS



28

DOSSIER

PORTS REVIEW/TOURNÉE DES PORTS

58 AAPC/ACPA Message
Wendy Zatylny

CANADIAN PORTS BEGIN RIDING ON POST-PANDEMIC RECOVERY

LES PORTS CANADIENS COMMENCENT À PROFITER DE LA REPRISE POSTPANDÉMIE

Leo Ryan

60

DOSSIER

Terminals/Terminaux



Terminal Operators Gearing Up to Profit from Recovery in Demand

Les exploitants de terminaux se préparent à la relance de la demande

Brent Frederick

74

DOSSIER

GreenTech

Decarbonization challenges dominate GreenTech 2021



Les défis de la décarbonisation dominant GreenTech 2021

Julie Gedeon

Photo: Port of Sept-Îles, AAR, IMO


COUVERTURE / COVER

In light of the various important dimensions of the marine industry covered in this issue, we decided to elaborate a cover that could best illustrate three themes of particular interest. The top photo is a spectacular shot of the Port of Sept-Îles which is capitalizing on a global commodity boom. Just below, you have one of the two container facilities of Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), the biggest container operator at the Port of Montreal. And at the bottom an image to accompany a special report on a controversy gathering force in North America on ballast water regulations.

Compte tenu des diverses dimensions importantes de l'industrie maritime abordées dans ce numéro, nous avons choisi d'illustrer en couverture trois thèmes revêtant un intérêt particulier. La photo du haut est un panorama saisissant du Port de Sept-Îles, qui profite d'un boum mondial des matières premières. Au milieu, on voit une des deux installations pour conteneurs de la Société Terminaux Montréal Gateway (STMG), le plus grand acteur en matière de conteneurs au Port de Montréal. L'image du bas se rapporte à un reportage spécial sur la polémique croissante au sujet de la réglementation sur l'eau de ballast en Amérique du Nord.

Photos: Port of Sept-Îles, AAR, IMO



KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

**Our Energy Makes
the Difference**

**Notre énergie
fait la différence**



- Industry leader in **heavy fuel oil, liquid asphalt and marine fuels** strategically located on the St-Lawrence River.
- Has its own **laboratory** to meet IMO and domestic environmental regulations.
- **R & D:** Development of specific customer blends and predictive tests of the products behavior and properties.
- Dedicated **fleet** of trucks, trailers, tank cars and pump trucks.
- Servicing the Quebec, Eastern Canada and U.S. Northeastern markets.

- Chef de file de la fourniture de **mazout lourd, d'asphalte liquide et de carburants marin**, stratégiquement situé sur le fleuve Saint-Laurent.
- Dotée de son propre **laboratoire** pour répondre aux réglementations environnementales nationales et de l'OMI.
- **Recherche et développement** : développement de mélanges spécifiques pour la clientèle et de tests prédictifs du comportement et des propriétés des produits.
- Flotte dédiée de camions, remorques, wagons-citernes et de camions-pompes.
- **Desservant les marchés du Québec, de l'Est du Canada et du Nord-Est des États-Unis.**



**Leo Ryan**Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Nouvelles règles canadiennes sur l'eau de ballast Les concurrents américains bénéficient d'un traitement étonnamment favorable

Colère. Exaspération. Perplexité. Ainsi pourrait-on résumer les réactions du milieu maritime des Grands Lacs au Canada à la nouvelle réglementation sur l'eau de ballast que vient d'annoncer Transports Canada après de très longues négociations avec les États-Unis marquées par d'épineux différends. Les nouvelles règles confirment la persistance de régimes réglementaires distincts et l'échec de la volonté d'en arriver à une approche unifiée bilatérale. La situation désavantage nettement les armateurs canadiens.

L'eau de ballast est l'eau que les navires prennent à bord pour les stabiliser quand ils naviguent sans cargaison dans leurs cales. Cette eau peut contenir des espèces nuisibles envahissantes, comme des moules zébrées. En vertu d'un protocole transfrontalier datant de 2006, tous les navires internationaux entrant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent sont inspectés après qu'ils ont échangé leur eau de ballast en mer. Ainsi dans les Grands Lacs, on n'a signalé aucune nouvelle introduction d'espèces envahissantes non indigènes (attribuables à l'eau de ballast) depuis 15 ans.

La nouvelle réglementation exige que d'ici 2030, tous les navires faisant escale à des ports canadiens aient des systèmes de traitement de l'eau de ballast. Cette réglementation

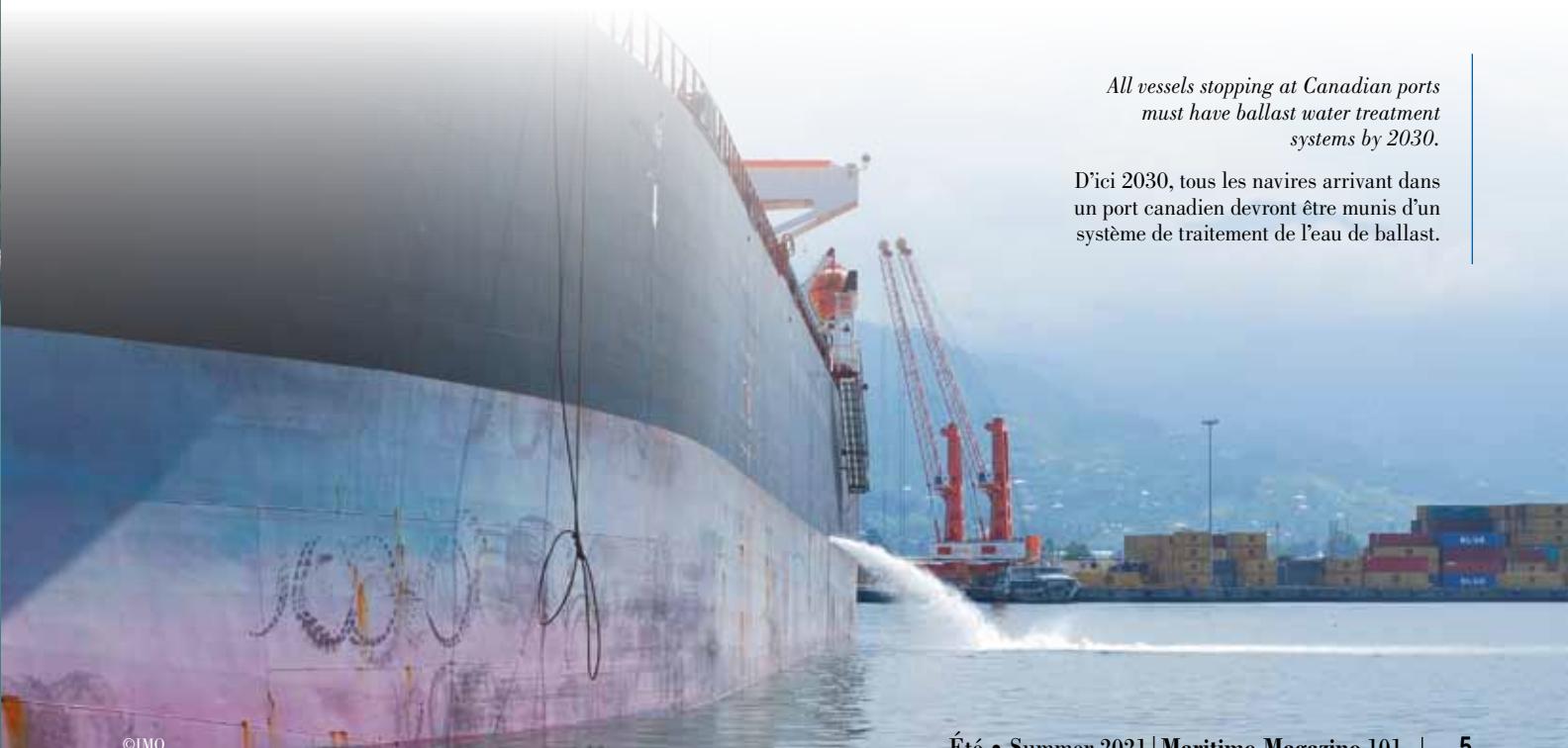
New Canadian ballast water rules *Astonishingly favourable treatment to U.S. competitors*

Anger. Exasperation. Puzzlement. These are some of the terms that might fittingly apply to the reactions of Canadian Great Lakes shipping circles to the recent release by Transport Canada of new ballast water regulations following very lengthy negotiations with the United States marked by some key differences. The new rules confirmed the survival of separate regulatory tracks and the failure to achieve a unified, bilateral approach. Moreover the lack of a level playing field puts Canadian shipowners at a distinct disadvantage.

Ballast water, one should recall, is the water taken aboard ships to stabilize them when sailing without cargo in their holds. This water may contain harmful invasive species like zebra mussels. Under a cross-border protocol in effect since 2006, all international vessels entering the Great Lakes/St. Lawrence waterway are inspected after having changed their ballast water at sea. In fact, there have been no new introductions of non-native invasive species in the Great Lakes (attributed to ships ballast water) reported in the past 15 years.

All vessels stopping at Canadian ports must have ballast water treatment systems by 2030.

D'ici 2030, tous les navires arrivant dans un port canadien devront être munis d'un système de traitement de l'eau de ballast.





©CCMC



©DREAMSTIME

CMC's Bruce Burrows affirms the new regulations could actually harm rather than protect the environment. View of ballast water exchange process on board a ship using water flows-through method when in open ocean.

Selon le président de la CCM Bruce Burrows, la nouvelle réglementation risque de nuire à l'environnement au lieu de le protéger.
Vue du processus d'échange de l'eau de ballast à bord d'un navire utilisant la méthode à flux continu en haute mer.

The new regulations require all vessels stopping at Canadian ports to have ballast water treatment systems by 2030. The regulations represent a transition from the traditional method of exchanging ballast water in mid-ocean to the use of modern systems which clean ballast water of organisms before release. Transport Canada estimates that at Canadian Great Lakes ports the use of ballast water management systems by all vessels by 2030 will help reduce the spread of invasive species by 82%.

However, Canada will not regulate U.S. vessels which only pass through Canadian waters while travelling between U.S. ports without taking on or releasing ballast water.

When the new rules were outlined on June 23, Louise Bédard, Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators, acknowledged that all stakeholders support the protection of aquatic environments. But she struck out against measures "based on arbitrary criteria that favour aging fleets such as American ships and penalize Canadian shipowners who have invested in state-of-the-art environmental technology. All industry players were ready to work with the gov-

représente une transition, de la méthode traditionnelle de l'échange de l'eau de ballast en mer à l'utilisation de systèmes modernes débarrassant l'eau de ballast d'organismes avant qu'elle soit rejetée. Transports Canada estime que l'utilisation d'ici 2030 de systèmes de gestion de l'eau de ballast par tous les navires arrivant dans des ports canadiens des Grands Lacs aidera à réduire la propagation d'espèces envahissantes de 82 %.

Cependant, le Canada ne réglementera pas les navires américains qui passent dans les eaux canadiennes uniquement en se rendant d'un port américain à un autre port américain sans puiser ou rejeter de l'eau de ballast.

Lorsque les nouvelles règles ont été présentées le 23 juin, Louise Bédard, directrice générale de l'association Armateurs du Saint-Laurent, a reconnu que tous les acteurs sont favorables à la protection des environnements aquatiques. Elle a toutefois dénoncé des mesures fondées «sur des critères arbitraires qui favorisent les flottes vieillissantes, comme les navires américains, et pénalisent les armateurs canadiens qui ont investi dans des navires à la fine pointe des technologies environnementales. Tous les acteurs de l'industrie étaient prêts à travailler avec le gouvernement et ont même déposé un projet de règlement qui permettait au Canada de



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





Algoma Central Corporation has spent more than \$500 million in renewing its Great Lakes fleet with 11 new ships that are 40% more carbon-efficient and equipped with scrubbers.

L'Algoma Central Corporation a consacré plus de 500 millions de dollars au renouvellement de sa flotte des Grands Lacs. Elle compte 11 nouveaux navires plus efficaces sur le plan du carbone et dotés d'épurateurs.

©ANDREW RUSSELL

ernment and even tabled draft regulations that would allow Canada to meet its international obligations, but these were ignored.”

A similar message emerged from the Chamber of Marine Commerce (CMC), which observed that the new regulations unfairly target Canadian ship operators — who have spent billions of dollars on new fuel-efficient, eco-ships — while giving an extra six years for compliance to owners of older vessels, including those of virtually all U.S. ships operating in the Great Lakes-St. Lawrence waterway.

The Chamber of Marine Commerce has repeatedly alerted federal regulators and politicians that this inequitable treatment creates an unlevel playing field between Canadian and U.S. domestic fleets (which operate virtually all older vessels) and discourages further investment in new, more fuel-efficient ships that produce significantly lower greenhouse gases. The ballast water regulations recognize that ships operating solely in the Great Lakes-St. Lawrence waters (such as U.S. Great Lakes fleet) have unique technical and operating challenges and that more time is needed to find ballast water treatment systems that meet compliance requirements. It gives those ships until 2030 to install systems.

New ships forced to meet 2024 compliance deadline

However the CMC notes that without any justification, the regulations have given ships built on or after 2009, operating in the same waterway, a compliance deadline of 2024, despite the absence of any suitable available technology that can ensure compliance by that date.

Bruce Burrows, President and CEO of the Chamber of Marine Commerce, says: “This is a very disappointing development that will risk jobs and stall economic recovery, while doing little to protect the environment. The regulations as they stand may actually impair rather than protect the environment, as ship-owners with newer ships will have to seek extensions

satisfaire aux obligations internationales, mais celui-ci a été ignoré».

La Chambre de commerce maritime (CCM) avait un message analogue. Elle a constaté que la nouvelle réglementation cible injustement les exploitants de navires canadiens — qui ont investi des milliards de dollars dans de nouveaux navires écologiques à faible consommation de carburant — en accordant six années de plus pour se conformer aux propriétaires de navires plus âgés, y compris pratiquement tous les navires américains qui évoluent dans le réseau Grands Lacs—Saint-Laurent.

La CCM a maintes fois signalé aux organismes de réglementation fédéraux et les politiciens que ce traitement inéquitable compromet l'uniformité des règles du jeu entre les flottes nationales canadienne et américaine (qui utilise principalement des navires plus anciens) et décourage tout nouvel investissement dans de nouveaux navires plus économies en carburant qui produisent beaucoup moins de gaz à effet de serre.

La réglementation sur l'eau de ballast reconnaît que les navires évoluant exclusivement dans les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent (comme la flotte américaine des Grands Lacs) font face à des défis uniques sur les plans technique et opérationnel et qu'il faut plus de temps pour trouver des systèmes de traitement de l'eau de ballast qui répondent aux exigences en matière de conformité. Elle donne jusqu'en 2030 pour installer de tels systèmes sur ces navires.

Les nouveaux navires doivent être conformes en 2024

Cependant, la CCM note que, sans la moindre justification, la réglementation exige que les navires construits à partir de 2009 évoluant sur le même réseau navigable soient conformes dès 2024, et ce, malgré l'absence d'une technologie adéquate pouvant assurer la conformité d'ici cette date.

«Il s'agit là d'un développement très décevant qui représente un risque pour les emplois et qui retarde la reprise économique tout en contribuant peu à protéger l'environnement, déclare Bruce Burrows, président et chef de la direction de la CCM. Dans leur version actuelle, les règlements nuisent à l'environnement plutôt que de le protéger, puisque les propriétaires de navires plus récents devront demander des

prolongations, ou ils installeront à grands frais des systèmes qui ne fonctionnent pas. Pendant ce temps, en raison des coûts exorbitants et croissants à supporter lorsqu'on tente d'installer des systèmes, les nouveaux navires seront moins compétitifs, ce qui viendra ultimement miner complètement les buts du gouvernement canadien qui visent à réduire les émissions et à favoriser l'avancement de la technologie.»

Si les nouveaux navires doivent respecter l'échéance de 2024, les coûts additionnels seront probablement refilés aux clients dans les secteurs manufacturier et agricole au Canada, ce qui les rendra moins compétitifs que leurs homologues américains qui utilisent des navires américains non munis de systèmes sur ces mêmes Grands Lacs. Ces coûts surviendreraient alors que l'inflation touchant les matières premières et les biens de consommation est déjà à son plus haut niveau en 10 ans et que le monde tente de se remettre de la pandémie.

«Le gouvernement canadien impose à la flotte "locale" du Canada une solution improvisée qui procurerait un avantage environnemental minimal tout en imposant un impact économique considérable sur le corridor commercial important des Grands Lacs et du Saint-Laurent, estime M. Burrows. Autrement dit, certains de nos propriétaires de navires dépenseront ultimement des millions de dollars en technologies qui pourraient ne pas fonctionner, alors que notre gouvernement offre un traitement favorable à nos concurrents américains.»

D'après une étude récente du Research and Traffic Group, il en coûterait plus de 560 millions de dollars pour financer, installer et exploiter des systèmes de traitement sur tous les navires nationaux canadiens utilisés exclusivement sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, comparativement à 31 millions de dollars en avantages prévus pour l'environnement, selon la CCM.

Les règles canadiennes contredisent les règles américaines

En outre, les règles canadiennes contredisent les règles américaines sur la voie navigable binationale. La CCM affirme que l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a récemment décidé que les nouveaux navires qui évoluent uniquement dans les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent et qui ont été construits après 2009 doivent surmonter les mêmes obstacles pour installer les systèmes que les navires plus anciens. Selon le raisonnement de l'EPA, en raison de la conception des navires, des conditions de fonctionnement comme la température et la turbidité de l'eau, des échanges commerciaux et de la durée des voyages, entre autres, il n'existe à l'heure actuelle aucun système de gestion de l'eau de ballast qui soit pratique ou convenable pour les navires du réseau Grands Lacs–Saint-Laurent. Par conséquent, les raisons qui justifient la distinction avant et après 2009 que fait le gouvernement

or will be installing systems at great expense that don't work. At the same time, the exorbitant and escalating costs of attempting to install systems will make new ships less competitive and completely undermine the Canadian government's goals to reduce emissions and support the advancement of technology."

If new ships are forced to meet the 2024 deadline, extra costs will likely be passed on to Canadian manufacturing and agricultural customers, making them less competitive than their U.S. counterparts that use U.S. domestic ships without systems on the same Great Lakes. These costs would be added at a time when inflation on raw materials and consumer goods is already at a 10-year high as the world attempts to recover from the pandemic.

Mr. Burrows opines: "The Canadian government is imposing a half-baked solution onto Canada's 'home town' fleet that would add minimal environmental benefit while imposing a significant economic impact on the important Great Lakes – St. Lawrence trade corridor. Simply put, some of our shipowners will be spending millions on technology that may not work, while our government provides favourable treatment to our U.S. competitors."

A recent study by Research and Traffic Group, showed that it would cost more than \$560 million to finance, install and operate treatment systems on all Canadian domestic ships working in the Great Lakes-St. Lawrence River exclusively, versus \$31 million in expected environmental benefits, according to the CMC.

Canadian rules contradict American rules

The Canadian rules also contradict American rules in the bi-national waterway. The U.S. Environmental Protection Agency recently decided that new ships that operate solely in the Great Lakes-St. Lawrence, and are built after 2009, face the exact same hurdles to install systems as older ships, the CMC states. The EPA's rationale is that due to vessel design, operating conditions such as water temperature and turbidity, trade patterns, voyage length and other issues, there are no current bal-



©ALGOMA

Algoma's Gregg Ruhl says targeting new vessels could perversely induce carriers to prolong the life of older, less-efficient ships.

Le PDG d'Algoma Gregg Ruhl affirme que cibler les navires neufs pourrait malheureusement inciter à prolonger la vie de navires plus anciens et moins efficaces.

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

HWY/AUT

H₂O

**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 H₂O 1-905-641-0309



LET'S CONNECT:

HWYH20@SEAWAY.CA

@HWYH20

WWW.HWYH20.COM

canadien pour justifier une date de conformité plus proche (2024), sans preuve véritable à l'appui, restent totalement irrationnelles et étranges dans les circonstances.

Gregg Ruhl est PDG de l'Algoma Central Corporation, qui possède et exploite la plus grande flotte nationale canadienne sur les Grands Lacs. Il déclare que le fait de cibler les navires neufs pourrait produire un effet pervers, faisant que les exploitants de navires prolongent la vie de navires plus anciens et moins efficaces. «Algoma Central, dit-il, a consacré au-delà de 500 millions de dollars afin de renouveler notre flotte des Grands Lacs avec 11 navires flambant neufs qui ont un bilan carbone amélioré de 40 % et qui sont munis d'épurateurs qui éliminent de nombreux polluants atmosphériques.

«Nous sommes des chefs de file en environnement et nous sommes malgré tout pénalisés en raison des attentes injustes et impossibles. Est-il logique que les entreprises investissent dans le renouvellement de leur flotte pour ensuite se retrouver désavantagées par rapport à leurs concurrents?»

Canada Steamship Lines (CSL) a procédé à l'essai d'un nouveau système de traitement de l'eau de ballast à bord d'un navire des Grands Lacs construit en 2012. Louis Martel, président et chef de la direction de CSL, déclare que les premiers résultats démontrent que les coûts d'achat et d'installation excèdent de loin ce que le gouvernement avait prévu, que les coûts d'exploitation du système, incluant les retards attribuables aux contraintes du système, sont bien plus importants que prévu et que, plus encore, le système ne peut pas encore satisfaire de manière constante aux critères de rendement environnemental prévus par la réglementation.

«Nous accordons énormément d'importance à la protection de l'environnement, soutient M. Martel. Les organismes de réglementation du Canada devraient prendre le temps qu'il faut pour acquérir de l'expérience avec notre prototype et rédiger des lois plus intelligentes basées sur la science et sur l'équité du point de vue économique. Nous craignons qu'il devienne probable que ces règlements entraînent des conséquences négatives involontaires pour les industries, les consommateurs et l'environnement du Canada.»

Pour le *Maritime Magazine*, un commentaire s'impose en conclusion: par la voie de la Commission mixte internationale et d'autres institutions bien établies régissant l'activité dans la région Grands Lacs-Saint-Laurent, les États-Unis et le Canada coopèrent étroitement depuis des décennies dans une grande variété de domaines – depuis la gestion du niveau de l'eau jusqu'aux opérations de garde côtière, à la promotion du tourisme et à la protection de l'environnement. Il est franchement inadmissible que l'eau de ballast fasse l'objet d'un régime déséquilibré de dispositifs réglementaires distincts discriminatoires envers les armateurs canadiens. **M**



©CSL

CSL's Louis Martel feels Canadian regulators should have crafted "smarter legislation based on science and economic fairness."

Le président de CSL Louis Martel soutient que le Canada aurait dû prévoir «des lois plus intelligentes basées sur la science et sur l'équité du point de vue économique».

last water management systems that are practical or suitable for Great Lakes-St. Lawrence vessels. Accordingly, the reasons for the pre- and post-2009 distinction drawn by the Canadian government for purposes of an earlier (2024) compliance date, without any proven evidence in support of it, remain completely irrational and puzzling in the circumstances.

Gregg Ruhl, CEO of Algoma Central Corporation, which owns and operates the largest Canadian domestic fleet on the Great Lakes, says targeting new vessels could perversely lead to ship operators prolonging the life of older, less-efficient ships. «Algoma Central has spent over \$500 million to renew our Great Lakes fleet with 11 brand new vessels that are 40% more

carbon-efficient and are equipped with scrubbers that virtually eliminate many air pollutants.»

“We are environmental leaders and yet we are being penalized with unfair and impossible expectations,” Mr. Ruhl affirmed. “Does it make sense for companies to invest in fleet renewal if it puts them at a disadvantage to their competitors?”

Canada Steamship Lines recently trialed a ballast water treatment system on a Great Lakes vessel built in 2012. Louis Martel, President and CEO of CSL, says the early results show that the purchase and installation costs are well above Government modelling, that the operational costs of the system, including trading delays caused by system constraints are higher than anticipated and, most importantly, that the system is not yet able to consistently meet regulatory environmental performance criteria.

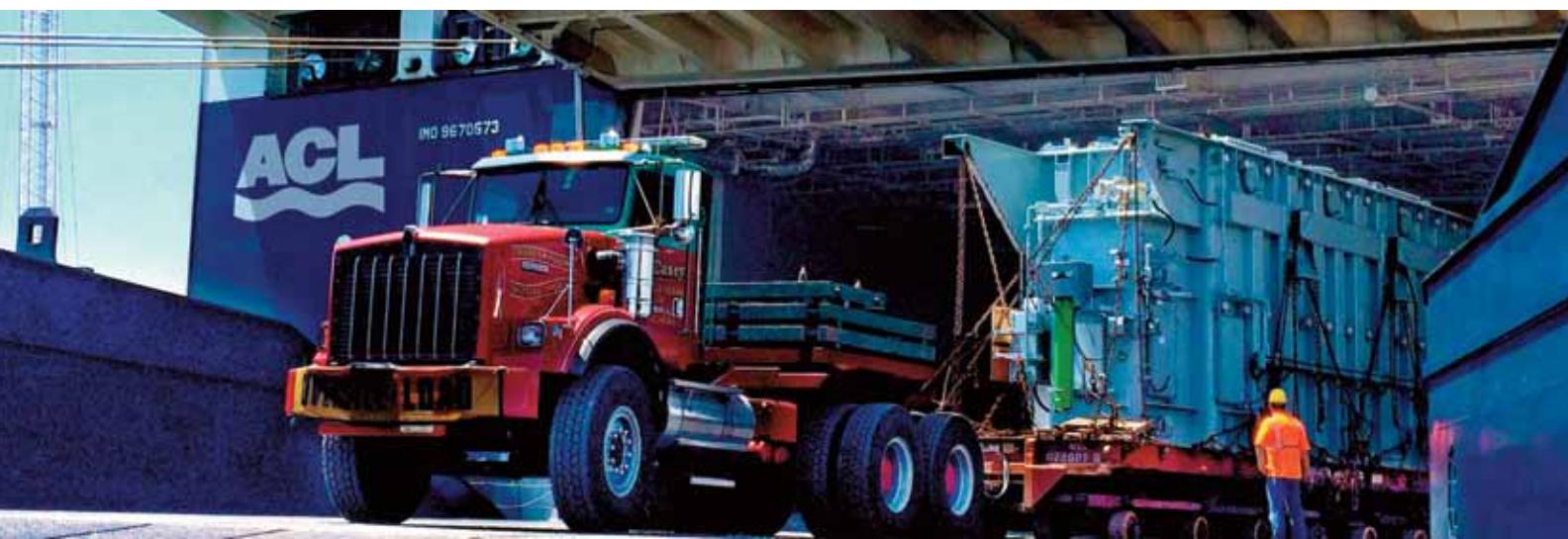
Mr. Martel argues: “Environmental protection is extremely important to us. Canadian regulators should have taken the time necessary to gain experience from our prototype and crafted smarter legislation based on science and economic fairness. We fear it is likely these regulations will produce unintended negative consequences on Canadian industries, consumers, and the environment.”

In the view of *Maritime Magazine*, a concluding comment: Through the International Joint Commission and other well-entrenched institutions governing activity in the Great Lakes-St. Lawrence region, the U.S. and Canada have for decades been cooperating closely in a wide range of sectors from water level management to Coast Guard operations, tourism promotion and environmental protection. It is frankly unacceptable for ballast water to be characterized by an unbalanced regime of separate regulatory tracks that discriminates against Canadian shipowners. **M**

CONTAINER



CONTAINER-LESS



ACL is the only Atlantic carrier that transports both your containers and oversized cargo on the same ship. All containers on deck are secured in our unique cell guide racking system and after fifty years, we have never lost one overboard. RORO and oversized cargo are also safety secured in our garage decks. Whatever the size, configuration or weight, ACL provides everything you need for cost-effective ocean and inland transportation solutions.

ACL CARGO.COM

Email: nambookings@aclcargo.com • Tel: 1-800-ACL-1235

Follow us on:



Tom Peters

Le «laboratoire vivant» du Port d'Halifax suscite l'intérêt du milieu maritime

Le Port d'Halifax a entrepris de créer un «laboratoire vivant» consacré à des enjeux des transports et de la logistique dans le secteur du fret maritime.

Le projet «Port innovation, engagement et recherche», ou PIER, fournira des occasions d'interagir directement avec les utilisateurs finaux, de dégager des informations utiles à l'action et de révéler des solutions à des investisseurs de l'industrie. De plus, il donnera une aire de travail aux entreprises ayant une expertise en matière de transport maritime et de logistique qui voient des possibilités de créer des solutions aux côtés de chefs de file de l'industrie mondiale.

Andrew Black, directeur de la technologie stratégique de l'Administration portuaire d'Halifax (APH) et directeur général du PIER, affirme que le projet a déjà suscité de l'intérêt aussi bien au pays qu'à l'échelle internationale.

Il précise que des manifestations d'intérêt sont venues de lieux comme Marseille, Rotterdam, Perth, Victoria et Montréal. Il y a aussi eu un dialogue avec divers ports mondiaux, comme Singapour. «Tous ont une forte activité d'innovation telle que nous en prônons au moyen du PIER», dit-il.

Les participants au PIER interagiront de diverses façons, y compris dans un lieu physique au Port d'Halifax, l'ancien marché du port où des rénovations sont en cours, qui devrait leur être ouvert au début de l'automne.

Wide maritime interest in innovative 'living lab' of Port of Halifax

The Port of Halifax is in the process of establishing a 'living lab' to focus on transportation and logistics issues in the marine cargo sector.

The Port Innovation, Engagement and Research project, dubbed PIER, will provide opportunities to interact directly with end users, receive actionable insights and for solutions to be visible to industry specific investors plus provide a working area for companies with expertise in maritime transportation and logistics who see opportunity to develop solutions alongside global industry leaders.

Andrew Black, the Halifax Port Authority's (HPA) Director, Strategic Technology and Executive Director of PIER, says the project has already attracted both national and international interest.

He said interest has come from places such as Marseille, Rotterdam, Perth, Victoria and Montreal plus there has been dialogue with global ports including Singapore and others. "They are all showing a high degree of innovation activity that we are advancing through the PIER," he said.

PIER participants will interact in various ways including a physical space at the HPA, formerly the Seaport Market, which is now undergoing renovation and is expected to be opened early this fall.



©HPA

PIER will provide opportunities to interact much more directly with end users, among other benefits.

Le projet PIER permettra d'interagir bien plus directement avec les utilisateurs finaux, entre autres avantages.

PIER is not particularly unique but it is a bit different than programs at other ports, said Mr. Black.

He explained there are start-up incubators or accelerators in lot of ports but “what we are doing is creating a living lab.” He said that in the marine industry there are a lot persistent problems that “continue to exist because the industry hasn’t figured out how to collectively collaborate and going forward we would like to create a dynamic” where the context is provided so innovation and collaboration can be advanced.

“We view solving big industry problems as core to what we are doing,” he said. “I think this is a different flavour of innovation in our sector and that seems to have caught people’s attention.”

PIER adding members regularly

Mr. Black said PIER continues to add new members and although he is not in a position yet to name the new members, they range in size from small to large companies.

“We are continuing to attract high calibre companies,” he said and indicated “there is going to be a fairly high concentration around artificial intelligence (AI) in the supply chain at PIER. We know that already just by who is showing interest. We will have at least a half dozen AI firms when we open,” he added.

Mr. Black indicated that the adoption of AI processes will benefit the industry.

“Our industry is slow to adapt to technology and we are a laggard industry and full of repeatable processes,” so conditions are right to apply AI from the flow of data to augmenting port cameras, he said.

Mr. Black said things can be learned and new abilities can be developed “to be predictive to what is going to be happening at our port in two days, two months or in two years. We are seeing so many applications (of AI) and so many start-ups who are finding their own part of the supply chain and they see an opportunity to be innovative. It is really an exciting and interesting moment for our industry.”



©HPA

Andrew Black stresses industry must collaborate more collectively to resolve “a lot of persistent problems.”

Andrew Black insiste sur le fait que l’industrie doit agir de façon plus collective pour régler un éventail de problèmes persistants.

Le PIER n'est pas particulièrement unique, mais il se distingue un peu des programmes d'autres ports, précise M. Black.

Il explique qu'il y a des incubateurs ou accélérateurs d'entreprises en démarrage dans de nombreux ports, mais «ce que nous faisons, c'est créer un laboratoire vivant». Dans le secteur maritime, soutient-il, beaucoup de problèmes «continuent d'exister parce que l'industrie n'a pas trouvé le moyen de collaborer collectivement, alors nous souhaitons créer une nouvelle dynamique». Il s'agit de fournir un contexte où l'innovation et la collaboration peuvent se concrétiser.

«Nous considérons que la résolution de grands problèmes de l'industrie est au cœur de ce que nous faisons, dit-il. Je crois que c'est là une façon différente de voir l'innovation dans notre secteur, qui semble avoir capté l'attention.»

Le PIER gagne constamment de nouveaux membres

M. Black rapporte que le PIER continue d'attirer de nouveaux membres. Il ne peut pas encore les nommer, mais il y a des petites entreprises et des grandes entreprises.

«Nous continuons de recruter des entreprises de haut niveau, précise-t-il. Il y aura dans le PIER une assez grande concentration autour de l'intelligence artificielle (IA) dans la chaîne d'approvisionnement. Nous le voyons déjà d'après les entreprises qui se montrent intéressées. Nous compterons au moins une demi-douzaine d'entreprises d'IA quand nous ouvrirons.»

M. Black indique que l'adoption de procédés d'IA sera bénéfique pour l'industrie. «Notre industrie est lente à s'adapter à la technologie, nous sommes à la traîne, et nous avons beaucoup de processus répétitifs», constate-t-il. Il en déduit que les conditions sont favorables pour l'IA, que ce soit dans l'exploitation des flux de données ou de caméras portuaires augmentées.

M. Black estime qu'il y a des choses à apprendre et de nouvelles capacités à acquérir «pour pouvoir prévoir ce qui va se passer dans notre port dans deux jours, deux mois ou deux ans». Il ajoute: «Nous voyons tant d'applications (de l'IA) et tant de nouvelles entreprises qui trouvent leur créneau dans la chaîne d'approvisionnement où elles voient la possibilité d'innover. C'est un moment emballant et intéressant pour notre industrie.»

L'APH collabore déjà avec deux entreprises d'IA, Canscan de Montréal et BlueNode d'Halifax.

Canscan élabore de systèmes d'IA qui utilisent l'infrastructure en place pour optimiser et accélérer la manutention des conteneurs. BlueNode utilise l'IA pour améliorer les données de la chaîne d'approvisionnement.

En mars, les partenaires fondateurs du PIER ont été annoncés: CN Rail; PSA Halifax, membre du groupe mondial PSA International (PSA), exploitant du terminal à conteneurs South End à Halifax; OMC International, une entreprise australienne de génie maritime qui a mis au point une technologie primée de navigation électronique améliorant le transit de grands navires commerciaux; et le Port d'Halifax. Par la suite, Saab Technologies s'est joint aux partenaires.

«La relation entre CN et le Port d'Halifax remonte à des générations, jusqu'aux débuts de nos deux organisations, rappelle dans un communiqué Jean-Jacques Ruest, président-directeur général de CN. Nous sommes fiers de participer à ce nouveau développement, qui est une nouvelle étape positive dans notre long parcours commun.»

Enno Koll, chef des Amériques auprès de PSA, est enthousiaste: «Le projet PIER convient idéalement à notre organisation et notre vision de l'avenir. Nous tenons à améliorer constamment nos services et à innover dans tous les aspects de nos activités. Le PIER crée un espace de collaboration qui nous permettra de travailler avec des entreprises qui pensent comme nous.» 

The HPA is already working with two AI companies, Montreal-based Canscan and BlueNode of Halifax.

Canscan develops AI driven systems that use existing infrastructure to optimize container handling processes and speed-up workflow while BlueNode uses AI to help improve supply chain data.

In March, PIER announced its founding partners which included CN Rail: PSA Halifax, a member of PSA International (PSA), a global port group and operator of

Halifax's Southend container terminal; OMC International, an Australian maritime engineering company that has developed award-winning e-Navigation technology to improve transit for large commercial ships; and the Port of Halifax. Since that announcement Saab Technologies has also joined the partners.

“The relationship between CN and the Port of Halifax goes back generations, to the very early days of both our organizations,” JJ Ruest, President and CEO, CN, said in a release. “We are proud to be involved in this latest development which is another positive step on this long journey together.”

Enno Koll, head of Americas for PSA said “The PIER project is an excellent fit for our organization and our vision for the future. We are committed to continuously upgrading our services and innovating every aspect of our business. The PIER creates a collaborative space that will allow us to work with like-minded companies.” 



- Ocean rail to Central Canada and US Midwest
- 16,000+ TEU vessel capacity
- 19 weekly global calls
- Open berth windows
- Low dwell times

We are
Canada's
Ultra Atlantic
Gateway

PortofHalifax.ca



Colin Laughlan



Auspicious beginnings of Vancouver Maritime Centre for Climate

Did you hear the one about a naval architect and an economic developer who walk into a bar (or in this case a Keg in downtown Vancouver)? What do they do but start a not-for-profit, industry-led, grassroots organization dedicated to reducing greenhouse gas emissions in the maritime and shipping sector in British Columbia.

It's a self-effacing bit of humour used by Elisabeth Charmley and Bryan Buggey to sum up their achievement – not least because the co-founders of the new Vancouver Maritime Centre for Climate (VMCC) managed to assemble a board of directors, advisory board, steering committee, working groups, corporate sponsors, and an MOU with 24 organizations on advancing low carbon

Grands débuts du Centre maritime de Vancouver pour le climat

avez-vous entendu celle où une architecte navale et un promoteur du développement économique entrent dans un bar (ou, en l'occurrence, dans un Keg au centre-ville de Vancouver)? Forcément, ils mettent sur pied une organisation communautaire, dirigée par l'industrie, vouée à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur maritime et les transports en Colombie-Britannique.

Telle est la façon pince-sans-rire dont Elisabeth Charmley et Bryan Buggey résument volontiers leur réalisation: les co-fondateurs du nouveau Centre maritime de Vancouver pour le climat (VMCC) ont réussi à monter un conseil d'administration, un conseil consultatif, un comité directeur et des groupes de travail, à recruter des entreprises commanditaires et à établir



Aerial view which underlines the major vocation of Vancouver as a world-class maritime centre.

Vue aérienne témoignant de la vocation de Vancouver comme centre maritime de calibre mondial.



©VMCC

Naval architect Elisabeth Charmley, co-founder of VMCC, grew up in the Pacific Northwest.

L'architecte navale Elisabeth Charmley, cofondatrice du VMCC, a grandi dans le Pacifique Nord-Ouest.

un protocole d'entente entre 24 organisations. Le tout vise à promouvoir le transport maritime à faibles émissions de carbone, et le tout a été bouclé au moyen de réunions virtuelles pendant une pandémie.

La nouvelle organisation est née officiellement lors d'un gala virtuel au champagne le 30 avril. Elle a aussitôt acquis une formidable présence publique dans le milieu d'avance surpeuplé de défenseurs de l'environnement sur la côte Ouest. Une impressionnante cohorte a participé à l'événement festif en ligne. Y étaient une centaine de représentants du secteur maritime, y compris d'importantes institutions appuyant le nouvel organisme: la Chambre du commerce maritime, la Fédération maritime du Canada, le Port de Vancouver, le Port de Prince Rupert, l'Alliance verte. Il y avait aussi deux ministres fédéraux et la PDG de la Supergrappe de l'économie océanique du Canada.

Mme Charmley est une architecte navale établie sur la côte Ouest. Depuis 10 ans, elle se consacre surtout à l'amélioration du rendement des navires. M. Buggey est un cadre de la Commission économique de Vancouver travaillant depuis plus de 30 ans à piloter des projets écologiques locaux. En entrevue, l'un et l'autre ont expliqué les motifs qui les ont poussés à collaborer à la création du VMCC.

Mme Charmley a grandi sur le littoral nord-ouest du Pacifique et fait maintenant des randonnées avec ses deux jeunes fils dans les régions forestières qu'elle explorait dans son enfance. Pour elle, le spectre des changements climatiques est bien réel quand des feux de forêt – plus grands et plus ardents depuis quelques années – détruisent des milliers d'acres de forêt chaque saison. «J'ai commencé à comprendre, en voyant les feux de forêt chaque année, que nous devons agir, dit-elle. Je voulais que ce patrimoine soit là pour mes enfants et pour les générations futures. Alors pour moi, ce n'est pas seulement un travail, mais un investissement personnel. Le VMCC me tient réellement à cœur.»



©VMCC

Co-founder Bryan Buggey has three decades of experience leading 'green' projects.

Le cofondateur Bryan Buggey pilote des projets écologiques depuis une trentaine d'années.

shipping in the region entirely through virtual meetings during a pandemic.

Officially launched with a gala champagne-toasting virtual event April 30, the fledgling organization sprang into public view with a formidable presence on the already crowded west coast environmental scene.

Raising a glass of bubbly was an impressive cohort of some 100 online attendees from the maritime industry, including key institutional supporters: Chamber of Shipping, Shipping Federation of Canada, Port of Vancouver, Port of Prince Rupert, Green Marine, two federal cabinet ministers, and the CEO of Canada's Ocean Supercluster.

In a recent interview, Ms. Charmley, a west coast naval architect whose work has focused on improving vessel performance during the past 10 years, and Mr. Buggey, a Vancouver Economic Commission executive with over three decades' experience leading local 'green' projects, explained their respective motivations for collaborating on the creation of VMCC.

For Ms. Charmley, growing up in the Pacific Northwest and now hiking with her two young sons the forest regions she explored as a child, the spectre of climate change struck home as summer wildfires, bigger and hotter in recent years, destroy thousands of hectares of forested lands each season. "I started realizing as the forest fires were coming every summer that we needed to take action, that I wanted this legacy to be there for my children and for generations to come. So, for me it's not just a job, it's a personal investment. My heart is really in the VMCC," she said.

Mr. Buggey indicated that his interest in establishing an innovation centre that focused on reducing shipping emissions "really peaked" in 2015 while attending the UN's COP21 in Paris. "The IMO was setting aside huge amounts of money to invest in 'Innovation Hubs' around

the world. At the time, it was speaking about one on each continent," he recalled.

Of course, where else should a North American maritime innovation hub be located but in Vancouver? The city is renowned internationally for its environmental ethos and is home to the largest port in Canada, which also strives to be the most sustainable port in world. "We've got a really good chance of doing something like this in Vancouver!" Mr. Buggey exclaimed.

However, if VMCC is to become a continental maritime innovation hub, it will need to develop quickly - for two reasons. First, there is an urgency in its mission. The IMO's most recent work plan includes both technical and operational approaches to reduce vessel carbon intensity by 40% from 2008 levels by 2030. In the hope of running trials on vessels from both domestic and international fleets calling on BC ports, VMCC has rolled out its 'Operation Flagship' program to attract entrepreneurs and mature technology companies for some early traction.

"We need to get implementing right now," Mr. Buggey said, adding, "but it's not just technologies – it's ship design, hull coatings, alternative fuels, even innovation policy, or new rules and regulations."

A 'cousin' in Washington State

Secondly, VMCC is not the only centre in the region with aspirations to become a maritime innovation hub.

Not far south of Vancouver, the State of Washington's Maritime Blue organization has operated since 2019. The cluster organization's strategy aligns with the UN's Sustainable Development Goals for considerably deeper and broader programming than VMCC. Its Vice President of Projects and Strategies, Jennifer States, played a key advisory role in VMCC's interim roadmap strategy. It is largely modelled "on what I had done with Washington Maritime Blue," Ms. States told *Maritime Magazine*.

Her organization already has an accelerator program at the Port of Seattle and an incubator in Tacoma, and expects to have more accelerator and incubator programs around the state. "Our hub and spoke model," she said.

As for establishing a maritime innovation hub, the Port of Seattle has contributed an historic building on port lands and "has approved funding and moving forward with the architectural work," said Ms. States. "It'll be a couple of years before it's completed."

Looking at the overall perspective, however, VMCC may need a bit of a leg-up to catch up to its American west coast cousin. 

Pour M. Buggey, c'est en assistant à la COP21 de l'ONU à Paris, en 2015, qu'a réellement pris forme la volonté d'établir un centre d'innovation visant à réduire les émissions du transport maritime. «L'OMI réservait dénormes sommes d'argent pour investir dans des pôles d'innovation de par le monde, rappelle-t-il. À l'époque, elle parlait d'en avoir un sur chaque continent.»

Or, un pôle d'innovation maritime nord-américain devrait-il être situé, si ce n'est à Vancouver? La ville a acquis une renommée internationale pour sa philosophie environnementale. Elle a le plus grand port du Canada, qui vise aussi à être le port le plus écologiquement durable du monde. «Nous avons une très bonne chance de faire quelque chose de la sorte à Vancouver», soutient M. Buggey.

Cependant, si le VMCC veut devenir un pôle d'innovation maritime à l'échelle continentale, il devra se développer rapidement, pour deux raisons. Premièrement, il y a urgence. Le plus récent plan de travail de l'OMI comprend des démarches tant techniques qu'opérationnelles pour réduire l'intensité carbone des navires de 40 % d'ici 2030, par rapport aux niveaux de 2008. Voulant effectuer des essais sur des navires de la flotte tant canadienne qu'internationale, le VMCC a lancé un programme appelé «Opération Flagship». Il veut ainsi attirer des entrepreneurs et des entreprises ayant des technologies bien au point, de façon à pouvoir agir rapidement.

«Nous devons commencer immédiatement, dit M. Buggey. Ce n'est toutefois pas seulement une question de technologies. C'est aussi la conception des navires, les revêtements de coque, même une politique d'innovation ou de nouvelles règles et de nouveaux règlements.»

Un «cousin» dans l'État de Washington

Deuxièmement, le VMCC n'est pas le seul centre de la région aspirant à devenir un pôle d'innovation maritime.

Non loin au sud de Vancouver, l'organisation Maritime Blue de l'État de Washington est au travail depuis 2019. La stratégie de ce regroupement épouse les objectifs de développement durable de l'ONU dans le cadre de programmes beaucoup plus vastes et détaillés que ceux du VMCC. Sa vice-présidente responsable des projets et des stratégies, Jennifer States, a été une précieuse conseillère dans l'élaboration du plan stratégique provisoire du VMCC. Mme States a dit au *Maritime Magazine* que ce plan est largement inspiré «de ce que j'ai fait pour Maritime Blue».

Son organisation a déjà un programme d'accélération au Port de Seattle et un incubateur à Tacoma. Elle en prévoit encore d'autres à différents endroits dans l'État. «C'est notre modèle de réseau en étoile», dit-elle.

Pour l'établissement d'un pôle d'innovation maritime, le Port de Seattle a déjà contribué à la conception d'un immeuble historique sur les terrains portuaires. «Il a approuvé un financement et entrepris le travail d'architecture, précise Mme States. Il faudra quelques années avant que ce soit terminé.»

En considérant les choses de façon globale, le VMCC aura peut-être besoin d'une impulsion particulière pour rattraper son cousin de la côte Ouest américaine. 



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.

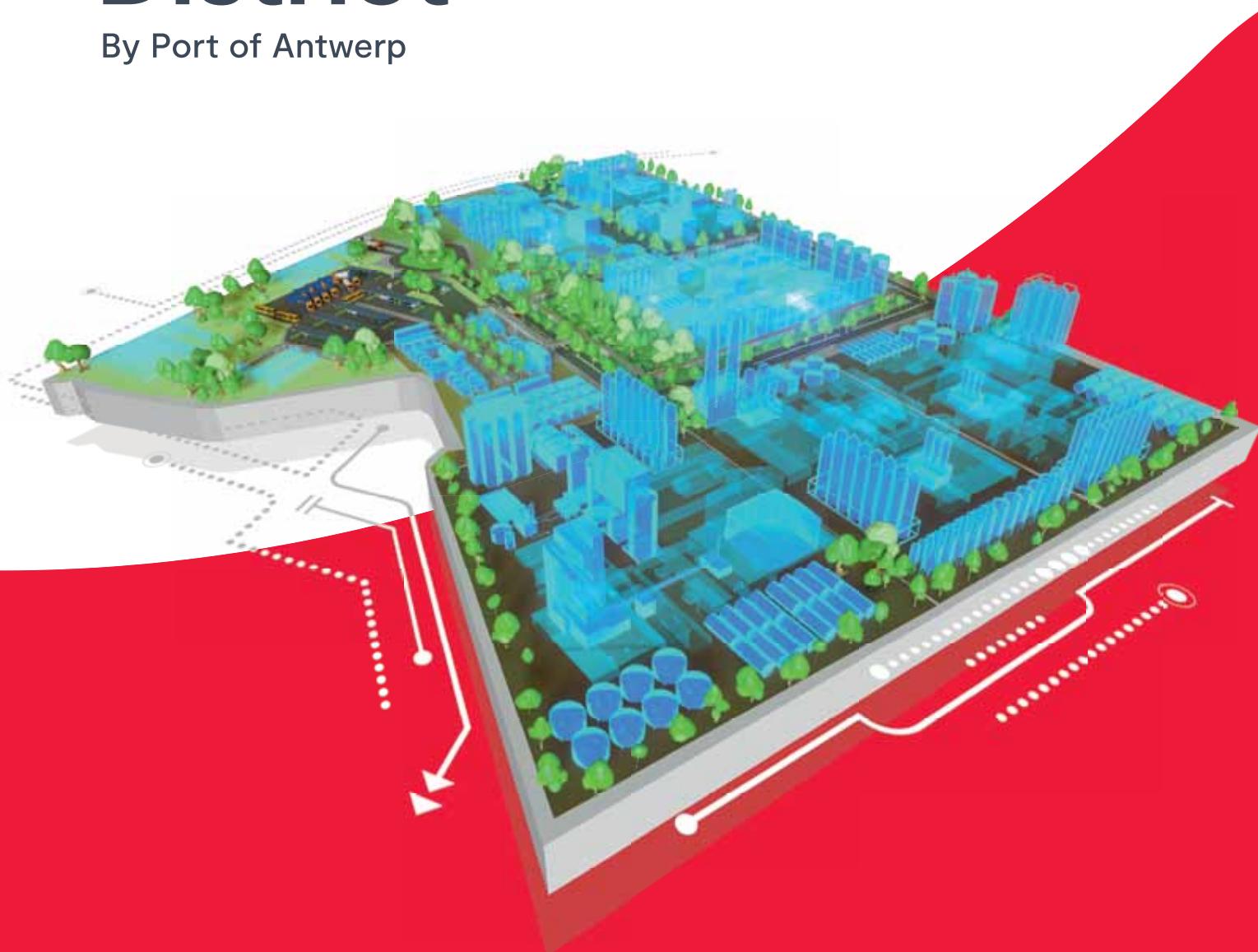
Cap sur l'avenir...

DRIVER OF CANADIAN AND INTERNATIONAL TRADE
MOTEUR DU COMMERCE CANADIEN ET INTERNATIONAL

www.maritimemag.com

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**



Nick Savvides

Les ports et les transporteurs doivent collaborer pour relever trois défis

Les ports et les compagnies maritimes doivent collaborer entre eux pour que le secteur maritime puisse réussir le virage de la décarbonisation. C'est la conclusion à laquelle sont arrivés Jacques Vandermeiren, PDG du Port d'Anvers, Soren Toft, PDG de MSC, et Patrick Verhoeven, directeur général de l'Association internationale des ports (IAPH).

Prenant la parole récemment à une table ronde organisée en ligne par l'IAPH, M. Vandermeiren a affirmé que l'industrie maritime montre peu d'ambition. L'Organisation maritime internationale (OMI) en a d'ailleurs été vivement critiquée à la suite de la réunion de son Comité de la protection du milieu marin au début de juin. M. Vandermeiren croit toutefois que l'OMI et l'industrie s'appuient sur des développements passés.

Ports and carriers must collaborate to beat the three D's

Ports and shipping lines must collaborate with each other if the maritime sector is to successfully manage the decarbonisation process. So have concurred Jacques Vandermeiren, the CEO at the Port of Antwerp, Soren Toft the CEO at MSC and Patrick Verhoeven, Managing Director of the International Association of Ports and Harbors (IAPH).

Speaking at a recent round table discussion, hosted online by the IAPH, Mr Vandermeiren affirmed that there was a lack of ambition shown by the maritime industry, for which the International Maritime Organization (IMO) was heavily criticised, following its Marine Environment Protection Committee meeting in early to mid-June. But Mr Vandermeiren believes that the IMO and industry are building on past developments.



© ANTWERP PORT AUTHORITY

Port of Antwerp CEO Jacques Vandermeiren, on left, in discussion with Soren Toft of MSC and Patrick Verhoeven, Managing Director of the IAPH.

Le PDG du Port d'Anvers Jacques Vandermeiren (à gauche) discute avec Soren Toft, PDG de MSC, et Patrick Verhoeven, directeur général de l'IAPH.

According to the Antwerp CEO, the IMO's environmental policy was currently even less ambitious than a few years ago. "The IMO is not a front runner, but it will, of course, adopt new targets," argued Mr Vandermeiren.

He went on to point out that ports are not subject to IMO regulation, but are subject to the local legislation in the jurisdictions in which they reside, and for Antwerp that means Belgian and EU regulations.

However, he emphasised the relationship between ports and the cities in which they are often situated, saying that there is an emotional connection between ports and the local population, developed over centuries. The port is a traditional focus of economic activity and in the past ports have operated as single, isolated, entities.

Tackling decarbonisation, digitalisation and distribution

"Now the industry must tackle the three D's, digitalisation, decarbonisation and distribution," said Mr Vandermeiren, pointing out that it was no longer possible to continue with the old ways of operating.

"Collaboration between ports is new, such as the collaboration between Antwerp and the Port of Zeebrugge," he said, adding: "We need to start [collaboration] with the large ports, Rotterdam is only 80km away, we need to find some way of finding solutions to industry problems."

The next step for the port sector is to find a solution to the three D's collaboratively. He suggested it starts with sharing data, warning that "digitalisation requires a mental shift." He went on to say consolidation by shipping lines and terminal operators has occurred. Now the ports themselves must follow the lead of others. He noted that the

Selon le PDG d'Anvers, la politique environnementale de l'OMI est actuellement encore moins ambitieuse qu'il y a quelques années. «L'OMI n'est pas à l'avant-garde, mais elle adoptera assurément de nouveaux objectifs», a-t-il dit.

Les ports ne sont pas assujettis à la réglementation de l'OMI, a-t-il ajouté, mais bien à leur législation locale. Pour Anvers, c'est la réglementation belge et celle de l'Union européenne.

Il insiste par ailleurs sur la relation entre les ports et leurs villes, parlant d'un lien affectif entre les ports et la population locale qui s'est développé au fil des siècles. Le port a toujours été un centre d'activité économique. Dans le passé, les ports fonctionnaient comme des entités isolées.

Trois défis: décarbonisation, numérisation, distribution

«Aujourd'hui, l'industrie doit relever trois défis: numérisation, décarbonisation et distribution, affirme M. Vandermeiren, soutenant qu'il n'est plus possible de fonctionner comme avant.

«La collaboration entre ports, par exemple entre Anvers et Zeebruges, est une nouveauté, dit-il. Nous devons commencer [à collaborer] avec les grands ports, comme Rotterdam, à 80 km à peine. Nous devons trouver de nouvelles façons de mettre au point des solutions aux problèmes de l'industrie.»

Pour le secteur portuaire, la prochaine étape consiste à collaborer pour relever les trois défis. Il suggère de commencer en partageant des données, mettant en garde que «la numérisation exige un changement de mentalité». Il constate qu'il y a eu des regroupements entre compagnies maritimes et entre exploitants de terminaux. C'est maintenant les ports qui doivent s'engager sur cette voie. Le processus a commencé: il

Brisk activity at the Port of Antwerp, Europe's biggest container port.

Le Port d'Anvers, premier port de conteneurs en Europe, bourdonne d'activité.

A merger between Zeebrugge (pictured) and the Port of Antwerp is expected to be completed by 2022.

La fusion entre les ports de Zeebruges (photo) et d'Anvers devrait être finalisée d'ici 2022.



© PATRICK HENDERYCKX

y a les ports Haropa en France, et il y a Seattle-Tacoma aux États-Unis.

Pour Soren Toft, «si les fusions [entre ports] rehaussent l'efficacité dans les ports, c'est positif. Nous aimons la concurrence, mais avec les administrations portuaires, nous obtenons le meilleur de deux mondes».

La fusion entre Zeebruges et Anvers devrait être finalisée en 2022, mais la collaboration entre eux a déjà apporté certains avantages. Les retards au Port d'Anvers sont sensiblement moindres qu'à d'autres ports entre Hambourg et Le Havre.

Temps d'attente en hausse pour les liaisons fluviales

Un transitaire signale que les liaisons avec le transport fluvial vers l'arrière-pays européen à partir des ports d'Anvers et de Rotterdam continuent de poser de grandes difficultés pour les expéditeurs. Les temps d'attente sont de nouveau en hausse après la forte augmentation du nombre d'ultra-grands porte-conteneurs (ULCV) arrivant d'Asie.

Les retards sur les voies navigables intérieures sont un problème récurrent pour le secteur des ports européens depuis des années. À la mi-juin, Contargo, le plus grand exploitant de bateaux dans la région, annonçait que les retards sur les voies navigables intérieures néerlandaises étaient passés de 66 heures à 89, et qu'ils se situaient autour de 37 heures à partir d'Anvers. L'entreprise notait toutefois aussi que depuis 2017, il y a eu souvent des retards de plus d'une semaine. La collaboration avec Zeebruges a permis à Anvers d'atténuer la congestion pour les expéditeurs.

Les exploitants de navires collecteurs souffrent aussi, leurs clients refusant d'envisager des augmentations des frais alors que les tarifs d'affrètement des navires ont doublé dans la dernière année.

Les exploitants de services de collecte sont de plus en plus réticents à assumer les affrètements à long terme qu'exigent les propriétaires. Les pressions sur les revenus et la congestion des ports font qu'ils ratent des possibilités de collecte de cargaisons ou fonctionnent à faible capacité. En outre, les grandes compagnies maritimes choisissent de plus en plus des ports différents pour décharger leurs cargaisons, pour tenter de réduire les délais. Cependant, comme il y a moins de services de collecte, les cargaisons peuvent être bloquées pendant des semaines.

M. Vandermeiren conclut que la solution à ces problèmes de congestion ne sera possible que grâce à une collaboration dans l'industrie. Une volonté collective se dessine, mais il soutient que «cette décennie sera extrêmement importante» et qu'il vaut mieux être à l'avant-garde qu'en queue de peloton.



process has already started with the development of Haropa ports in France and Seattle and Tacoma joining forces.

Soren Toft, argued that, "If mergers [between ports] means better efficiency in ports then it's a positive, we like competition, but with port authorities we get the best of both worlds," he said.

It is expected that the merger between Zeebrugge and Antwerp will be finalised in 2022, but there has already been some benefits from the collaboration between the two facilities. Delays at the Port of Antwerp are significantly lower than at other ports in the Hamburg – Le Havre range.

Waiting times rising for barge links

One forwarder reported that the barge links to the European hinterland and the ports at Antwerp and Rotterdam remained a substantial difficulty for shippers, with waiting times on the rise again following a surge in ultra-large container vessels (ULCVs) arriving from Asia.

Delays on inland waterways have been a regular feature of the European port sector for several years. In mid-June Contargo, the largest barge operator in the region, announced that delays on Dutch inland waterways had climbed from 66 hours to 89, with delays at Antwerp at around the 37-hour mark. However, the barge operator added that since 2017, delays in excess of a week had been commonplace. It is a feature of the collaboration between Antwerp and Zeebrugge that has allowed Antwerp to soften the congestion blow to shippers.

Meanwhile, feeder operators were also feeling the pinch with their carrier customers refusing to contemplate increases in charges, while the charter rates for vessels have doubled over the last year.

Feeder operators are increasingly reluctant to take on longer term charters, demanded by owners, with the squeeze on income and port congestion meaning that operators miss cargo collection windows or operate at low utilisation. Moreover, mainline operators were increasingly diverting to alternative ports to offload cargo, in a bid to lessen vessel delays, but with fewer options for feeder operators, cargo may be stranded for some weeks.

Mr Vandermeiren, concluded that solving these congestion issues can only be achieved through industry collaboration and that the collective will is developing, however, he emphasised that "This decade is massively important," adding that it is better to be a frontrunner, rather than to be at the back of the pack. 



Carroll McCormick



More clout for Canada in Arctic Council

While visions of sugarplums dance in the minds of those pulling the strings in countries itching to exploit the Arctic as global warming makes it more accessible, this past spring the Arctic Council reaffirmed its commitment to protecting the vulnerable Arctic environment, its peoples, and their cultures.

The Arctic Council was established in 1996 to promote “cooperation, coordination and interaction” among eight member Arctic States (countries) and six Indigenous Permanent Participants. This May 20, against a backdrop of tense relations between the United States and Russia, the Arctic Council held its 12th Ministerial Meeting in Reykjavik, Iceland, celebrated its 25th anniversary, and handed off the Council

Le Canada s'affirme au sein du Conseil de l'Arctique

Ceux qui tirent les ficelles dans les pays impatients d'exploiter l'Arctique à la faveur du réchauffement climatique y voient déjà de magnifiques possibilités. Cependant, le Conseil de l'Arctique a réaffirmé ce printemps son engagement à protéger l'environnement, les peuples et les cultures vulnérables de l'Arctique.

Le Conseil de l'Arctique a été fondé en 1996 pour promouvoir «la coopération, la coordination et l'interaction» entre ses huit États (pays) membres et six participants permanents autochtones. Le 20 mai dernier, dans un climat de relations tendues entre les États-Unis et la Russie, le Conseil a tenu sa 12^e réunion ministérielle à Reykjavik (Islande), célébré son 25^e anniversaire et transféré sa présidence de l'Islande à la Fédération de Russie pour deux ans.



Le Conseil de l'Arctique agit dans une variété de domaines touchant les peuples de l'Arctique, la biodiversité, le climat, l'océan, les polluants et les urgences. Il y a six groupes de travail et de nombreux projets en cours, dans des domaines allant des carburants à faible teneur en soufre jusqu'aux enjeux de projets d'infrastructure et à la mobilisation des jeunes en faveur de la biodiversité de l'Arctique.

Le Conseil de l'Arctique ne s'occupe pas de questions militaires, mais il arrive que l'on parle de l'un et des autres d'un même souffle. Par exemple, à la réunion du 20 mai du Conseil, le ministre des Affaires étrangères de Russie Sergueï Lavrov a «exhorté» les États de l'Arctique à relancer des discussions sur des questions militaires (la Russie a rehaussé ses capacités militaires dans l'Arctique) à l'heure où les tensions montent.

La Russie et les États-Unis tournent prudemment autour de sujets comme la défense de voies de navigation ouvertes et sûres dans l'Arctique, et le respect des accords internationaux. Le président américain Joe Biden en a parlé dans un discours aux finissants de l'Académie de la Garde côtière à New London (Connecticut). Les États-Unis et la Russie ont fait de la thérapie de couple pour superpuissances lors du sommet Biden-Poutine, le 18 juin à Genève.

Chairmanship from Iceland to the Russian Federation for the next two years.

The activities of the Arctic Council are many, covering Arctic peoples, biodiversity, climate, ocean, pollutants, and emergencies. There are six working groups and the many projects on the go range from low-sulphur fuels to infrastructure project issues, to engaging youth in Arctic biodiversity.

The Arctic Council does not work on military matters, although both may be mentioned in the same breath; e.g., when, at the May 20 Arctic Council meeting, Russian Foreign Minister Sergueï Lavrov “urged” Arctic States to resume talks on military matters (Russia has been adding to its military capabilities in the Arctic) as tensions grow.

Russia and the United States are circling warily on topics such as defending open and safe sea lanes in the Arctic and respecting international agreements. US President Joe Biden mentioned this in a speech to graduates of the Coast Guard Academy in New London, Connecticut, and the U.S. and Russia were in superpower-scale couple counselling at the Biden-Putin summit in Geneva on June 18.

Meanwhile, the Arctic Council issued its Strategic Plan 2021-2030, a 62-point Reykjavík Declaration, and a

The Arctic Council held its most recent Ministerial Meeting in Reykjavík, the spectacularly-located capital of Iceland.

Panorama spectaculaire de la capitale d'Islande, Reykjavík, où le Conseil de l'Arctique a tenu sa plus récente réunion ministérielle.

116-event action plan. To strengthen the Sustainable Development Working Group (SDWG) the Canadian Government announced that it had created a permanent Secretariat for it.

Canada championed the creation of the Arctic Council's SDWG, realized in 1998. Its primary focus is "Advancing sustainable development and improving environmental, economic and social conditions of Indigenous peoples and Arctic communities," according to the Arctic Council. But with only an Executive Secretary, the SDWG has had limited support.

Université Laval hosts permanent working group Secretariat

With a permanent Secretariat, the Université Laval as its host, and a roughly \$1.1 million per year budget, much more is possible now, according to Dr. Jennifer Spence, Adjunct Professor, Carleton University, and SDWG Executive Secretary since 2019. "There will be a huge change, I would agree, with the creation of this Secretariat. The ability of the SDWG to move its agenda will greatly increase and make a fundamental difference to what is possible."

"The Secretariat is the corporate memory of the working group," Dr. Spence told *Maritime Magazine*. There will be more continuity, project management capacity, and strategic planning capacity. You can understand that without that kind of engine for the Working Group things can drift away. There will also be seed money for projects that we have not been able to do before. Because we did not have a legal existence we could not apply for funds before. There is an amazing opportunity here."

The SDWG works in 11 areas, including economic assessments, human health, and transportation links. "The pandemic really showed what an infrastructure deficit means; for example, airlines going broke. The SDWG has worked with infrastructure issues like housing. But we haven't really looked at large infrastructure initiatives, like port development; [rather], more community issues," says Dr. Spence.

She notes that although the SDWG has not been particularly active in transportation infrastructure, "... that doesn't mean that it couldn't be more so in the future. The Russian Federation is currently working on a new project proposal for consideration by the SDWG entitled Sustainable Arctic Shipping." Stay tuned. **M**



© DR

Dr. Jennifer Spence of Carleton University says the creation of a permanent working group secretariat fosters enhanced project management and strategic planning.

Pour la professeure Jennifer Spence, de l'Université Carleton, la création d'un secrétariat permanent améliorera la gestion de projets et la planification stratégique du Groupe de travail sur le développement durable.

Quoi qu'il en soit, le Conseil de l'Arctique a présenté son plan stratégique 2021-2030, une Déclaration de Reykjavik portant sur 62 points et un plan d'action de 116 éléments. Pour renforcer le Groupe de travail sur le développement durable (*Sustainable Development Working Group*, SDWG), le gouvernement du Canada a annoncé qu'il avait établi un secrétariat permanent pour lui.

Le Canada avait milité pour la création du SDWG du Conseil de l'Arctique, qui s'est faite en 1998. Le SDWG a pour priorité de favoriser le développement durable et d'améliorer les conditions environnementales, économiques et sociales des peuples autochtones et des communautés de l'Arctique. Cependant, avec seulement un secrétaire de direction, il n'a bénéficié que d'un soutien limité.

L'Université Laval héberge le secrétariat du SDWG

Avec un secrétariat permanent – hébergé à l'Université Laval – et un budget annuel d'environ 1,1 million de dollars, le SDWG pourra en faire bien davantage, selon Jennifer Spence, professeure associée à l'Université Carleton et secrétaire de direction du SDWG depuis 2019. «La création du secrétariat apportera un énorme changement, soutient-elle. La capacité du SDWG à réaliser son programme augmentera largement, changeant fondamentalement ce qui est possible.»

«Le secrétariat est la mémoire institutionnelle du groupe de travail, a dit la professeure Spence au *Maritime Magazine*. Il y aura davantage de continuité, de capacité de gestion de projet et de capacité de planification stratégique. Vous comprendrez que sans un tel moteur pour le groupe de travail, les choses peuvent dériver. Il y aura aussi des fonds de démarrage pour des projets que nous n'avons pas pu réaliser auparavant. Comme nous n'avions pas d'existence juridique, nous ne pouvions pas demander des fonds. Il y a maintenant des perspectives prometteuses.»

Le SDWG travaille dans 11 domaines, dont les évaluations économiques, la santé humaine et les liens de transport. «La pandémie a réellement montré les implications d'un déficit d'infrastructure, dit M^{me} Spence. Le SDWG a travaillé à des enjeux d'infrastructure comme le logement. Cependant, nous n'avons pas réellement examiné de grandes initiatives d'infrastructure, comme le développement de ports, [mais plutôt] des dossiers touchant davantage les communautés.»

La M^{me} Spence note que même si le SDWG n'a pas été particulièrement actif en matière d'infrastructure de transport, «... ce n'est pas pour autant qu'il ne pourrait pas l'être davantage à l'avenir. La Fédération de Russie prépare actuellement un projet qui sera soumis au SDWG, sur le transport maritime durable dans l'Arctique». Restez à l'écoute. **M**



THE EUROMEDITERRANEAN
BLUE GROWTH
EXHIBITION

www.euromaritime.fr/9-visitors

FEBRUARY 1-2-3

2022

MARSEILLE

organised by

le marin

ouest
france

GICAN

SOGENA

with the support of

Cluster
Maritime Français



Canadian ports begin riding on post-pandemic recovery

Les ports canadiens commencent à profiter de la reprise postpandémie

Leo Ryan

Il y a un an, les ports canadiens encaissaient le coup du pire ralentissement de l'économie mondiale depuis des décennies, causé par le terrible virus responsable de la COVID-19. Par surcroît, les expéditeurs et les chaînes d'approvisionnement souffraient, dans l'est du Canada et au-delà, d'une série de grèves menées à l'été 2020 par les débardeurs du Port de Montréal. Les employeurs portuaires et les travailleurs des quais ont réussi à s'entendre en août 2020 sur une trêve de sept mois dans leurs négociations en vue d'une nouvelle convention collective. La paix n'a guère duré par la suite. Ce printemps, le gouvernement fédéral est intervenu pour faire obstacle à un autre arrêt de travail, adoptant des mesures législatives qui imposeront un arbitrage contractuel dans un proche avenir.

Globalement, il n'y a rien de surprenant à ce que la grande majorité des ports canadiens aient souffert en 2020 d'une baisse du trafic allant de quelques pourcents à presque 20 %. Le Port de Sept-Îles, dont le trafic est dominé par le minerai de fer, a au contraire enregistré une hausse de 13 % entraînée par une forte augmentation du cours des produits de base. Ce résultat reste assez exceptionnel. Heureusement, l'horizon s'est éclairci depuis quelques mois grâce à l'accélération de la vaccination et la diminution des cas de COVID dans les économies avancées.

Ainsi, après une année 2020 ravagée par la pandémie, l'économie canadienne a repris de l'élan au premier semestre de 2021. Le PIB a reculé de 5,4 % en 2020, mais il augmentera



©ALAIN BLANCHETTE

Located on the North Shore of the St. Lawrence River 63 kms southwest of Sept-Îles, the marine facilities of Port-Cartier and the regional railway transporting iron ore concentrate produced at Mont-Wright are operated by ArcelorMittal Infrastructure Canada (AMIC). July 2021 marked a historic date: the 60th anniversary of the very first iron ore shipment by ocean carrier to international markets from the largest private port in Canada for volume handled. Open 365 days a year, ArcelorMittal's Port-Cartier today ships 26 million tonnes of iron ore, commodities, liquid bulk and grain products annually thanks to an average of 450 vessels calling at its six wharfs.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 63 km au sud-ouest de Sept-Îles, se trouvent les installations maritimes de Port-Cartier et le chemin de fer régional assurant le transport du concentré de minerai de fer produit à la mine Mont-Wright. Ils sont exploités par ArcelorMittal Infrastructure Canada (AMIC). En juillet 2021, c'était le 60^e anniversaire de la première exportation de minerai de fer par navire à partir du plus grand port privé au Canada, selon le volume. Aujourd'hui, le port d'ArcelorMittal à Port-Cartier expédie en un an 26 millions de tonnes de minerai de fer, de matières premières, de vrac liquide et de produits céréaliers. En moyenne, 450 navires viennent s'amarrer à ses six quais.

A year ago at this time, Canadian ports were feeling the impact of the worst downturn in the global economy in decades provoked by the disastrous COVID-19 virus. Aggravating matters for shippers and supply chain flows not just in Eastern Canada was a series of 2020 summer strikes by dockers at the Port of Montreal. The port's employers and waterfront workers managed to conclude a seven-month truce in August 2020 in their negotiations for a new collective agreement. But peace did not last long afterwards and this past spring the federal government intervened to stop another work stoppage with legislation that will impose an arbitrated contract in the near future.

In the overall context, it was not surprising that the overwhelming majority of Canadian ports suffered 2020 cargo declines ranging from the low single digits to high double digits. Pretty exceptional was the performance of the Port of Sept-Îles, whose iron ore-dominated traffic growth of nearly 13% was sparked by a significant rise in commodity prices. Fortunately, the outlook has in recent months turned completely around as vaccination roll-outs accelerate rapidly and case loads diminish in the advanced economies.

Thus, following a pandemic-ravaged 2020, Canada's economy picked up steam in the first six months of 2021. After a decline of 5.4% in 2020, Canada's GDP is



©APM

The Port of Montreal's container traffic has recently been regaining momentum thanks to a return to fluidity, low dwell times and absence of congestion.

Le trafic de conteneurs a récemment repris de l'élan au Port de Montréal, grâce à un retour de la fluidité, à des délais de séjour courts et à l'absence de congestion.

forecast to grow by 6.1% this year by the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). U.S. economic growth could attain 6.4% while global output could progress 5.8%, according to the OECD's latest revised assessment.

Below are brief highlights of Canadian port developments:

EAST COAST

At Montreal, Canada's second largest port after Vancouver, various positive factors are generating optimism. After seeing its traffic drop in 2020 by about 14% to 35 million tonnes and container cargo decrease by 6% to 1.6 million TEUs, the first half of 2021 was showing recovery momentum.

"The return of fluidity, with a dwell time of less than two days in June, demonstrates the robustness of our Port of Montreal model," noted, first of all, Rosetta Iacono, Director Growth and Development. "Container volumes are coming back to Montreal, despite the past year challenges, with a strong forecasted month of June."

"Another factor in favor of our recovery is the absence of vessel congestion. Unlike the West Coast ports with weeks of vessel congestion and East Coast ports struggling to manage the container bottle necks, the absence of vessel congestion in Montreal can be explained by the optimal use of our 11 container berths, providing plenty of capacity to handle multiple vessel calls. Specifically: we handle 10 to 12 container ships per week, there is no waiting time at anchorage."

de 6,1 % cette année selon les prévisions de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). D'après la plus récente évaluation de l'OCDE, la croissance pourrait atteindre les 6,4 % aux États-Unis, et 5,8 % à l'échelle mondiale.

Voici un aperçu des développements dans les ports canadiens.

CÔTE EST

À Montréal, deuxième port du Canada en importance après Vancouver, divers facteurs suscitent de l'optimisme. En 2020, le trafic avait baissé d'environ 14 %, à 35 millions de tonnes, et les conteneurs, de 6 %, à 1,6 million d' EVP. Au premier semestre de 2021, un redressement prenait forme.

«Le retour de la fluidité, avec un temps de séjour de moins de deux jours en juin, témoigne de la robustesse de notre modèle au Port de Montréal, affirme d'emblée Rosetta Iacono, directrice, Croissance et Développement. Les volumes de conteneurs reviennent à Montréal malgré les difficultés de l'année passée. Nous prévoyons de bons résultats en juin.

«Un autre facteur favorable à notre redressement est l'absence de congestion maritime. Sur la côte Ouest, il y a des semaines de congestion. Sur la côte Est, les ports peinent à gérer les goulets d'étranglement pour les conteneurs. À Montréal, nous y échappons grâce à l'utilisation optimale de nos 11 postes à conteneurs, ce qui nous donne une ample capacité pour gérer l'arrivée de multiples navires. Nous pouvons accueillir 10 à 12 porte-conteneurs par semaine sans qu'ils doivent attendre à un point d'ancre.»

Whatever you need – we gladly supply it.



Reliability and seamless transitions between all modes of transport and authorities are the basis of successful supply chains. So in order to guarantee the success of our customers, our service extends not only from port to port, but also from door to door and from person to person. From the production site to the onshore logistics to the final destination, we go the extra mile for you while always remaining where we like it best: by your side.

150 YEARS
BY YOUR SIDE

HAMBURG SÜD
A Maersk Company

Regarding the Asia market, the volumes by trading partner continue to evolve over the years, with container traffic from Asia representing 27.6% in 2020.

“We see this increasing trend from Asia continue in 2021,” Ms. Iacono told *Maritime Magazine*. “Our carriers continue to increase the Asia offering via connections through Mediterranean ports (transshipment) which opened Asia to Ontario and Quebec’s shippers. As two-thirds of Canada’s population lives in Quebec and Ontario, many importers have quickly realized that it is a viable option to ship from Asia via Montreal because we are closer to the market and closer to their customers and distribution centers.

“The Midwest remains a significant market for the Port of Montreal. Our fluid and reliable operations and rail connections with two class one rail carriers CN & CP explain why the Port of Montreal continues to be the port of choice for our customers the Midwest markets.”

On the infrastructure front, a rail optimization project recently began. The Port of Montreal is installing 6 kms of additional tracks and switches in order to improve rail efficiency and throughput. This 55M\$ investment will meet the demand of the rail volumes the port has been experiencing with 20% growth in the past ten years. Upon completion at the end of 2022, this project will be increasing handling capacity by 20%.

Otherwise, earlier this year, the Port of Montreal achieved another important milestone in the container terminal expansion project in Contrecoeur (see separate report on page 60). In addition, the port recently launched the construction of a road link in the Viau sector. The objective of the overpass project is to improve road accessibility to the port and alleviate trucking.

Port of Sept-Îles

On the St. Lawrence River, today's biggest growth story is unquestionably the Port of Sept-Îles, North America's leading iron ore maritime gateway that is riding the wave of the global commodity boom that is coinciding with markedly-increasing mining production in the Labrador Trough. “After exceeding 33 million tonnes in 2020, we are heading for an all-time record of 37 million tonnes in 2021,” predicted Pierre C. Gagnon, President and CEO, during an interview with *Maritime Magazine*. The previous summit was 34.9 million tonnes in 1974.

The region's high-quality iron ore (above the 62% benchmark) is in great demand, with 50% being shipped to Asia and 30% going to Europe to ports like Rotterdam and Port Talbot in Wales (UK).

While commodity prices can fluctuate regularly, spot rates in early July showed iron ore at US\$214 a tonne – more than double a year earlier. And back in 2015, the spot price was a lowly \$40 a tonne.

Not hiding his enthusiasm, Mr. Gagnon stated : “We have recaptured our rank as the third-largest Canadian port, and more good things are on the horizon!”

He stressed that “COVID-19 has had virtually no impact on shipment levels.”

He attributed this to what he called “a big enterprise culture” of local industries adapting to the health crisis challenges. There was no massive outbreak of the virus in

En ce qui concerne le marché de l'Asie, les volumes avec divers partenaires commerciaux continuent d'évoluer au fil des ans. Le trafic de conteneurs en provenance d'Asie représentait 27,6 % en 2020.

«Nous croyons que cette tendance haussière de l'Asie se poursuivra en 2021, a dit Mme Iacono au *Maritime Magazine*. Nos transporteurs continuent d'augmenter leur offre en Asie, via des ports méditerranéens (transbordement), ce qui a ouvert l'Asie aux expéditeurs ontariens et québécois. Comme deux tiers de la population canadienne vit au Québec et en Ontario, de nombreux importateurs ont rapidement compris qu'il était viable d'expédier à partir de l'Asie en passant par Montréal, parce que nous sommes plus près du marché et plus près de leurs clients et de leurs centres de distribution.

«Le Midwest reste un marché important pour le Port de Montréal. Nos opérations fluides et fiables et nos liaisons ferroviaires avec deux chemins de fer de catégorie 1, CN et CP, font de Montréal le port de choix pour nos clients des marchés du Midwest.»

Sur le plan de l'infrastructure, un projet d'optimisation de la capacité ferroviaire a démarré récemment. Le Port de Montréal installe 6 km de voies supplémentaires et des aiguillages pour améliorer l'efficacité et le débit. Cet investissement de 55 millions de dollars satisfera aux besoins des volumes ferroviaires du Port, qui ont augmenté de 20 % depuis 10 ans. Quand le projet sera terminé en 2022, il augmentera la capacité de 20 %.

D'autre part, au début de l'année le Port de Montréal a franchi une étape importante dans le projet d'expansion du terminal à conteneurs à Contrecoeur (voir l'article en page 60). Il a aussi entamé récemment la construction d'un lien routier dans le secteur Viau. Un pont d'étagement améliorera l'accès routier au Port et allégera la circulation de camions.

Port de Sept-Îles

Sur le fleuve Saint-Laurent, la vedette actuelle est indiscutablement le Port de Sept-Îles, le plus important port minéralier d'Amérique du Nord. Il profite du boom mondial des produits de base, qui coïncide avec une forte augmentation de la production minière dans la fosse du Labrador. «Après avoir dépassé les 33 millions de tonnes en 2020, nous sommes en voie d'établir un nouveau record de 37 millions de tonnes en 2021», a affirmé le PDG Pierre C. Gagnon en entrevue avec le *Maritime Magazine*. Le sommet précédent était de 34,9 millions de tonnes, en 1974.

Le minerai de fer de haute qualité de la région (dépassant la référence de 62 %) fait l'objet d'une grande demande. La moitié part vers l'Asie, et 30 %, en Europe via des ports comme Rotterdam et Port Talbot, au pays de Galles.

Les prix des produits de base peuvent connaître de grandes fluctuations, mais le cours du minerai de fer était à 214 \$ US la tonne au début de juillet – plus du double par rapport à un an plus tôt. Et en 2015, il était d'à peine 40 \$ la tonne.

M. Gagnon ne cache pas son enthousiasme: «Nous avons retrouvé notre place comme troisième port canadien en importance, et d'autres développements intéressants se dessinent à l'horizon!»

Il soutient que «la COVID-19 n'a eu pratiquement aucun effet sur les niveaux des expéditions». Il l'explique par ce qu'il appelle une «culture de grande entreprise» au sein des industries locales, dans l'adaptation pour faire face aux crises de



Évitez la congestion maritime

Skip vessel congestion

Il n'y a aucun temps d'attente au Port de Montréal.

Les retards et la congestion dans les ports de l'Est et de l'Ouest s'intensifient.

Grâce à nos 11 quais à conteneurs, nous traitons immédiatement l'importation et l'exportation des marchandises, assurant ainsi rapidement leur acheminement.

Avec un temps de traitement bien en deçà de la moyenne nord-américaine, le Port de Montréal est une référence en termes d'efficacité opérationnelle dans le commerce mondial maritime.

There is no wait time at the Port of Montreal.

Delays and congestion at West and East Coast ports are escalating.

Thanks to our 11 container berths, we process import and export cargo immediately, ensuring on-schedule transit of your goods.

With dwell time far below the North American average, the Port of Montreal is a beacon of operational efficiency for the global shipping industry.

Apprenez-en plus sur
port-montreal.com/fr/rapporthebdomadaire

Learn more at
port-montreal.com/en/weeklyreport



©PORT OF SEPT-ÎLES

It's boom times at the Port of Sept-Îles, with global commodity trends and big increases in regional iron ore production propelling it to a possible all-time record of 37 million tonnes in 2021.

L'activité est florissante au Port de Sept-Îles. Les tendances mondiales des matières premières et les fortes augmentations de la production de minerai de fer dans la région pourraient mener à un record de 37 millions de tonnes en 2021.

company personnel and no halt in production. In addition to the mining companies, Aluminerie Alouette has benefited from an increase in output.

Sparking the rise in iron ore exports have been Rio Tinto IOC, Tacora, and Champion Iron at Bloom Lake. By May 2022, Champion plans to double production from 7.5 million tonnes to 15 million tonnes.

In a related development, Labrador Mines announced its intention to re-open its Houston mine near Schefferville which had closed in 2013 when commodity prices were weak. The mine's existing reserves are estimated at 40 million tonnes.

The bright outlook has, in fact, sparked several major infrastructure projects. Just recently completed has been a \$20 million renovation and expansion of intermodal capacity at the Pointe-aux-Basques Terminal, a port of entry for northbound freight and main facility for goods to and from isolated villages in the Lower North Shore. And in progress, following \$120 million funding support for the Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire announced last December by the Quebec government, is the expansion of its terminal installations.

While port activity has surged to record levels, Mr. Gagnon underlined the port's strong commitment to leadership in sustainable management and protection of the Sept-Îles Bay. Prominent among its "green" initiatives: the first environmental observatory on the St. Lawrence River with the Bay of Sept-Îles ecosystem, and co-founder with the Université de Laval of the Research Chair in Coastal Ecosystems in Industrial Port and Maritime Activities.

Port of Quebec

After posting a tonnage increase for the fourth consecutive year in 2019, the Port of Quebec saw its overall

santé. Il n'y a eu aucune éclosion massive du virus parmi le personnel, ni aucune interruption de la production. Outre les compagnies minières, l'Aluminerie Alouette a profité d'une augmentation de la production.

La hausse des exportations de minerai de fer a été alimentée par Rio Tinto IOC, Tacora et Champion Iron au lac Bloom. D'ici mai 2022, Champion entend doubler sa production, de 7,5 millions de tonnes à 15 millions.

Par ailleurs, la société Labrador Mines a annoncé son intention de rouvrir sa mine Houston, près de Schefferville. Elle l'avait fermée en 2013, quand les prix des produits de base étaient faibles. Les réserves estimées de la mine s'élèvent à 40 millions de tonnes.

Les perspectives prometteuses ont, en fait, suscité plusieurs projets d'infrastructure importants. On vient tout juste de terminer la rénovation et l'expansion de 20 millions de dollars de la capacité intermodale du terminal de Pointe-aux-Basques, un port d'entrée pour le fret en direction du nord et une installation principale pour les marchandises à destination et en provenance des villages isolés de la Basse-Côte-Nord. Aussi, grâce au soutien financier de 120 millions de dollars à la Société ferroviaire et portuaire de Pointe Noire annoncé en décembre dernier par le gouvernement du Québec, on procède à l'agrandissement de ses installations terminales.

Alors que l'activité du Port a grimpé vers des niveaux records, M. Gagnon insiste sur le ferme engagement du Port à faire preuve de leadership en matière de gestion durable et de protection de la baie de Sept-Îles. Parmi ses initiatives écotiques figure le premier observatoire de veille environnementale sur le fleuve Saint-Laurent, pour l'écosystème de la baie de Sept-Îles. Le Port est aussi cofondateur, avec l'Université Laval, de la Chaire de recherche sur les écosystèmes côtiers et les activités portuaires, industrielles et maritimes.



MESSAGE DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS

Faire du Saint-Laurent une voie de prospérité durable

Je suis très heureuse de m'adresser aux lectrices et aux lecteurs de *Maritime Magazine* alors que le gouvernement vient de dévoiler sa nouvelle vision maritime pour le Québec, Avantage Saint-Laurent.

Ce vaste projet, qui est notamment le fruit de consultations menées auprès des communautés côtières et de différents acteurs du milieu, vise à faire du fleuve un corridor économique performant et respectueux de l'environnement.

Cette vision innovante et audacieuse s'articule autour de trois grandes orientations :

- doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives;
- assurer, sur le fleuve, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes;
- offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables.

Avantage Saint-Laurent est également assorti d'un plan d'action qui présente 12 mesures destinées à traduire ces orientations générales en réalisations concrètes. Pour la période 2021-2025, une enveloppe de quelque 926 millions de dollars a d'ailleurs été prévue pour permettre la mise en œuvre d'une première phase de cet ambitieux plan.

L'ensemble de la démarche gouvernementale s'inscrit dans notre volonté très ferme de créer des emplois de qualité et de favoriser une croissance durable de notre économie, le tout en tirant avantage de l'immense potentiel du fleuve.

Cela dit, j'insiste sur le fait que notre vision ne se limite pas à la seule fonction de voie navigable du Saint-Laurent. Nous voulons, bien au contraire, redoubler d'efforts pour élargir l'avenue de la recherche scientifique et du savoir-faire maritime. Car, pour nous, il est absolument essentiel que les perspectives de développement soient conciliables avec la protection des écosystèmes et de la biodiversité.

Je suis donc particulièrement fière de notre proposition, qui constitue une vision globale et responsable de l'évolution du Saint-Laurent, au bénéfice des générations actuelles et futures.

Pour la suite des choses, nous entendons évidemment demeurer à l'écoute du milieu et des nouvelles idées qui pourraient nous aider à hisser le Québec parmi les nations les plus avant-gardistes dans le domaine maritime.

La ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal,

Chantal Rouleau

Votre
gouvernement

Making the St. Lawrence a lasting route to prosperity

I am delighted to reach out to the readers of Maritime Magazine on the back of the government unveiling its new maritime vision for Québec, Advantage St. Lawrence.

The wide-ranging project is the result of consultations with shoreline communities and various stakeholders and seeks to make the St. Lawrence River a state-of-the-art economic corridor that also respects the environment.

This bold, innovative vision aims to do three things:

- *Provide the St. Lawrence with competitive, modern port infrastructure*
- *Ensure efficient navigation along the river while respecting ecosystems*
- *Give maritime communities attractive and lasting opportunities to develop*

Advantage St. Lawrence also includes an action plan that sets out 12 measures to translate this global approach into tangible achievements. For 2021-2025, \$926 million has been earmarked for the first phase of this ambitious plan.

This government initiative reflects our determination to create quality jobs and to foster the sustainable growth of our economy, all while drawing on the enormous potential of the St. Lawrence.

That said, I must stress that our vision is not limited to the St. Lawrence's role as a navigable waterway. We are, in fact, striving to further scientific research and maritime know-how. Because, for us, it is absolutely essential that opportunities for development go hand in hand with protecting ecosystems and biodiversity.

I am therefore especially proud of our proposal. It is a comprehensive, responsible vision for how the St. Lawrence can evolve to benefit current and future generations.

As for what's next, needless to say we intend to continue to listen to the community and to the new ideas that could help us make Québec one of the most forward-thinking nations in the maritime sector.

Québec



©PORT OF TROIS-RIVIÈRES

The On Course for 2030 development plan of the Port of Trois-Rivières is moving forward on schedule while cargo patterns in 2021 remain in step with expectations.

Au Port de Trois-Rivières, le plan de développement Cap sur 2030 avance comme prévu, et les tendances des cargaisons de 2021 correspondent aux attentes.

volume drop by about 8% in 2020 to 27 million tonnes. On the other hand, while liquid bulk declined, solid bulk performed strongly (up 35%) thanks to a marked increase in the agro-food sector.

The trendline in 2021 points to a return to growth figures. Geoff Lemont, Vice-President Sales and Marketing, Bulk Division of Quebec Stevedoring, told *Maritime Magazine*: "We are very busy. The pellets are moving and iron ships are moving. So are imports of gypsum and blast furnace slag for the cement industry. There is also bauxite imports in small quantities."

Port of Trois-Rivières

At the Port of Trois-Rivières, current traffic trends in the early months of 2021 were in step with expectations, noted Gaétan Boivin, President and CEO.

Last year, the port on the St. Lawrence River midway between Montreal and Quebec City handled 3.3 million tonnes. While this represented a 9% decline from the record 2019 throughput, it remained within the five-year average. In the total, solid bulk amounted to 2.9 million tonnes, liquid bulk 300,000 tonnes and general cargo 170,000 tonnes. Some 209 vessels called at the port.

The global pandemic, Mr. Boivin remarked, has been a daunting challenge for all stakeholders and he praised in particular the adaptability of the stevedoring enterprises – G3 Canada, Logistec and the Somavrac Group.

He also recalled an important milestone was reached last October for the On Course for 2030 development plan when Transport Canada confirmed funding of \$33.4 mil-

Port de Québec

Après avoir augmenté son tonnage pour une quatrième année consécutive en 2019, le Port de Québec a subi une baisse d'environ 8 % en 2020, à 27 millions de tonnes. Pourtant, si le vrac liquide a décliné, le vrac solide a augmenté de 35 %, grâce à une forte augmentation dans le secteur agroalimentaire.

La tendance en 2021 augure d'un retour à la croissance. Geoff Lemont est vice-président, Ventes et marketing – Vrac d'Arrimage Québec. «Nous sommes très occupés, a-t-il dit au *Maritime Magazine*. Les boulettes bougent, et les navires transportant du fer bougent. C'est la même chose pour les importations de gypse et de laitier de haut fourneau pour les cimenteries. Il y a aussi des importations de bauxite en petites quantités.»

Port de Trois-Rivières

Au Port de Trois-Rivières, les tendances du trafic aux premiers mois de 2021 étaient conformes aux attentes, rapporte le PDG Gaétan Boivin.

L'année passée, le port du fleuve Saint-Laurent à mi-chemin entre Montréal et Québec a manutentionné 3,3 millions de tonnes. C'était 9 % de moins que le volume record de 2019, mais dans la moyenne de cinq ans. Le vrac solide représentait 2,9 millions de tonnes, le vrac liquide, 300 000 tonnes, et les marchandises générales, 170 000 tonnes. Quelque 209 navires ont fait escale au port.

La pandémie mondiale a été un grand défi à relever pour tous, fait remarquer M. Boivin. Il a en particulier apprécié la capacité d'adaptation des entreprises d'arrimage – G3 Canada, Logistec et le Groupe Somavrac.



LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT
IN NORTH AMERICA



- * 3^e rang au Canada pour son volume d'activité
- * Ranked 3rd in Canada for its volume of activity

Au service de la plus grande aluminerie des Amériques

Serves the largest aluminum smelter in the Americas

Infrastructure de classe mondiale pour l'industrie du fer ayant la plus grande capacité de chargement en Amérique du Nord

State-of-the-art infrastructure for the iron ore industry with the largest loading capacity in North America

lion (out of a total investment cost of \$130 million) for the construction of Terminal 21. This new terminal, upon scheduled completion in December 2023, will boost port capacity by nearly 50%. It will add 716 quay frontage and 100,00 M² of surface area to present infrastructures.

Port of Valleyfield

Jean-Philippe Paquin, General Manager of the Port of Valleyfield, reports that the port 70 kilometres southwest of Montreal was able “to navigate the difficult Covid times fairly well, thanks to a diversified cargo mix.”

“Arctic cargo was strongly impacted due to reduced construction activities during the Covid lockdown, but bulk cargo, especially salt, rebounded with production capacity returning to normal in a couple of mines from which Valleyfield cargo originates,” he said. “Liquid bulk traffic was only marginally affected. Overall, total port traffic was down slightly at 805 000 tonnes, a reduction of 6% compared to 2019.”

Looking to 2021, Mr. Paquin indicated: “It will be very different from prior years, since NEAS, our main Arctic carrier who had their base in Valleyfield for 20 years, has left. With a sizeable berth extension investment in the works, the port was looking for a long term partner and is now in talks with other carriers who would be interested in our unique facilities.

“In addition, this has created an enormous opportunity for the port, freeing a lot of space and berth availability.

M. Boivin note du reste qu'un important jalon a été franchi en octobre dernier pour le plan de développement Cap sur 2030: Transports Canada a confirmé un financement de 33,4 millions de dollars (sur un investissement total de 130 millions de dollars) pour la construction du Terminal 21. Celui-ci doit être achevé en décembre 2023. Il augmentera la capacité du Port de presque 50 %, ajoutant 716 mètres de façade de quai et 100 000 m² de superficie aux infrastructures actuelles.

Port de Valleyfield

Selon Jean-Philippe Paquin, directeur général, le Port de Valleyfield, à 70 km au sud-ouest de Montréal, est parvenu «à franchir la difficile période de la COVID assez bien, grâce à la diversification de ses marchandises».

«Les cargaisons arctiques ont été fortement touchées en raison de la réduction des activités de construction pendant le confinement lié à la COVID, dit-il. En revanche, le vrac, surtout le sel, a rebondi. La capacité de production de quelques mines d'où proviennent les cargaisons de Valleyfield est revenue à la normale. Le vrac liquide n'a été que peu touché. Au total, le trafic du Port était en légère baisse, à 805 000 tonnes, 6 % de moins qu'en 2019.»

«Quant à 2021, dit M. Paquin, ce sera très différent des années passées. NEAS, notre principal transporteur vers l'Arctique, qui était à Valleyfield depuis 20 ans, est parti. Ayant entrepris un important prolongement de quais, le Port cherchait un partenaire à long terme, et est maintenant en discus-

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



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

PORT  **TROIS-RIVIÈRES**



©PORT OF VALLEYFIELD

Cargo volumes remain robust at the Port of Valleyfield whose large berth extension project is expected to attract new business from domestic and international shipping lines.

Les volumes de cargaisons restent élevés au Port de Valleyfield, où le grand projet de prolongement de quais devrait intéresser de nouvelles compagnies maritimes nationales et internationales.

sion avec d'autres transporteurs qui pourraient être intéressés par nos installations uniques.

«De plus, nous avons une énorme occasion à saisir, ayant beaucoup de place libérée et de quais disponibles. De nombreux clients actuels et nouveaux clients ont manifesté de l'intérêt à utiliser le Port, et nos volumes de marchandises générales restent élevés jusqu'à présent cette année. Comme de nombreux projets semblables, le prolongement de quais a subi des retards en raison de la COVID, mais la configuration finale est presque confirmée, et l'étude d'impact environnemental devrait être finalisée et soumise sous peu.»

Port de Saguenay

Au Port de Saguenay, la COVID-19 a entraîné une baisse des volumes de marchandises d'environ 19 %, à 548 000 tonnes en 2020. Divers projets d'infrastructure sont en cours en 2021, que les dirigeants du Port appellent une année charnière.

Parmi les projets, il y a un convoyeur multiusager qui électrifiera des opérations de manutention et rehaussera la compétitivité des installations.

Arianne Phosphate, qui a un projet de mine dans la région du lac Saint-Jean, a conclu une entente de principe avec le Port concernant le futur site d'une installation de chargement maritime sur la rive nord de la rivière Saguenay. En revanche, un autre dossier a connu un revers: après de vastes consultations publiques, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec (BAPE) a récemment déterminé que les risques l'emportent sur les avantages d'un mégaprojet de 10 milliards de dollars de GNL Québec visant à exporter 11 millions de tonnes de GNL par année en passant par le

Many current and new clients have been expressing interest in calling the port, and our general cargo traffic levels remain high so far this year. Like many similar developments, the berth extension project suffered some delays due to the Covid situation, but the final configuration is almost confirmed and the environmental impact study should be finalized and submitted shortly.”

Port of Saguenay

The Port of Saguenay, which saw its cargo drop by about 19% in 2020 due to COVID-19 to 548,000 tonnes, is pursuing a number of infrastructure projects in 2021 which port officials have qualified as “a pivotal year.”

These projects include a multi-user conveyor belt that will electrify handling activities while enhancing the competitiveness of the facilities.

Amongst recent developments, Arianne Phosphate which is developing a mine in the Lac Saint-Jean region reached an agreement in principle with the Port regarding the future site of a maritime loading facility on the north shore of the Saguenay River.

On the other hand, following extensive public hearings, the Quebec government's environmental body (BAPE) recently determined that the risks outweigh the rewards of a proposed \$10 billion, GNL Quebec mega-project to ship 11 million tonnes of LNG annually to overseas markets via the Saguenay fjord and St. Lawrence River. In the latest development, as opposition to the project spread well beyond environmental groups, the Legault government reversed course and rejected the planned construction of an LNG plant – thus effectively killing whole project.

CONTINUE INVEST and IMPROVE



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

MENTS nd EMENTS



New staging area

- ✓ 2018: 32,500 m²
- ✓ 2019: 19,500 m²
- ✓ 2020: 14,000 m²

Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.



©HALIFAX PORT AUTHORITY

Containerized cargo is on the upswing at the Port of Halifax, which this past May welcomed the largest container vessel to call at any Canadian port.

Le fret conteneurisé est en hausse au Port d'Halifax, qui a accueilli en mai le plus grand porte-conteneurs qui ait jamais fait escale dans un port canadien.

Port of Saint John

Overall cargo tonnage at Port Saint John for the year 2020 was 25.9 million tonnes, a 2% increase over 2019.

In the container sector, both TEUs and tonnage experienced year-over-year increases in 2020, with TEUs increasing to 79,179 TEUs (15% over 2019) and tonnage increasing to 580,279 MT (19% over 2019). This was the third consecutive year of growth in the container sector at Port Saint John.

Further bolstering container activity has been the recent start-up of a regular weekly container service from the Mediterranean to Saint John, following an agreement announced by Hapag-Lloyd and Canadian Pacific, which has introduced an intermodal service with North America's hinterland.

Port of Halifax

The Port of Halifax saw its total and container cargo decline in 2020, but not to the extent that was initially anticipated. Container volume added up to 507,185 TEUs versus 547,000 TEUs in 2019.

"Several factors affected cargo volumes in 2020, including reduced wood pulp imports, rail disruptions early in the year, industrial action at other ports, and the ongoing global pandemic which continues to disrupt supply chains but led to a surge in the second half," remarked Lane Ferguson.

Saguenay et le Saint-Laurent. Maintenant, alors que l'opposition au projet a largement dépassé le cadre des groupes environnementaux, le gouvernement Legault fait marche arrière et rejette la construction prévue d'une usine de GNL, sonnant effectivement la fin du projet.

Port de Saint John

Le volume total de marchandises du Port Saint John était de 25,9 millions de tonnes en 2020, 2 % de plus qu'en 2019.

Dans le secteur des conteneurs, les EVP et le tonnage ont tous deux augmenté, s'élevant à 79 179 EVP (15 % de plus qu'en 2019) et 580 279 tm (19 % de plus qu'en 2019). C'était la troisième année consécutive en hausse pour les conteneurs.

Le récent lancement d'un service hebdomadaire de conteneurs de la Méditerranée à Sain-Jean renforcera encore l'activité conteneurs. Il survient à la suite d'une entente entre Hapag-Lloyd et le Canadien Pacifique, qui établit une desserte intermodale pour l'arrière-pays nord-américain.

Port d'Halifax

Le volume total et le volume de conteneurs ont diminué au Port d'Halifax en 2020, mais pas autant qu'initiallement prévu. Il y a eu 507 185 EVP, contre 547 000 en 2020.

«Divers facteurs ont influé sur les volumes en 2020, dit Lane Ferguson. Il y a eu une réduction des importations de pâte de bois, des perturbations ferroviaires au début de



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

CLEVELAND EUROPE EXPRESS
OPERATED BY Spliethoff

An increase of container volume in the 4th quarter was the result of continued strength in inbound cargo from Asia and an increase in exports to Latin American markets. This trend, as well as increased flow between Halifax and Europe, continued in the first quarter in 2021 when containerized throughput climbed by 24% to 137,181 TEUs.

Confirming the deepwater port's BIG SHIP vocation, PSA Halifax last May welcomed the maiden call of the 16,022 TEU CGM CMA **Marco Polo**, the largest container vessel to call at any Canadian port.

Port of Belledune

For the Port of Belledune, the challenges faced in 2020 went beyond the COVID-19 pandemic. As noted in its annual report, the closure of the Glencore Brunswick Smelter resulted in a loss of a major terminal operator and the pause in operations of the Trevali Caribou Mine all culminated in a reduction of cargo to 2.1 million tonnes.

But at the June annual meeting, Denis Caron, President and CEO of the Belledune Port Authority stressed that Phase 1 of its expansion project has been completed and growth work will be continuing in 2021.

GREAT LAKES

By far the leading entity amongst Canadian ports on the Great Lakes, the Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA) benefited from a big surge in bulk and project cargoes in the early months of 2021 feeding residential construction and urban development projects in the Greater Toronto Hamilton Area. The merged ports of Hamilton and Oshawa handled 10.6 million tonnes in 2020 and are on track to exceed that volume this year, with year-to-date tonnages (led by steel, cement, sand, stone and aggregates) up at the end of May by respectively 60% and 113%.

"The construction sector is heating up across the Greater Toronto Hamilton Area, and we're seeing that demand for construction materials reflected in our very healthy cargo results," said Ian Hamilton, HOPA President and CEO.

HOPA Ports further expanded its network last year by bringing Niagara into the fold. Starting with a new, 200-acre multimodal hub facility in Thorold, Ontario, HOPA unveiled its Niagara Ports plan in 2020, developed with Niagara civic leaders, to create a corridor of multimodal industrial hubs along the Welland Canal.

In addition last year, the HOPA Ports' engineering team saw over \$30 million in projects underway at Hamilton Port, aimed at growing port capacity and improving efficiency. The majority of this work was focused on piers 12, 14 and 15, a substantial portion of the \$36 million Westport Modernization Project which kicked off in 2017.

At the FMT-operated Piers 12 and 14, the team completed rebuilding dock walls; construction of a new, 40,000 sq.ft warehouse; a new rail connection to Pier 15; resurfacing and upgrading of piers, roads, and environmental features. On Pier 15, a 56,000 sq.ft expansion of

l'année, des perturbations des opérations à d'autres ports et la pandémie mondiale qui continue de perturber les chaînes d'approvisionnement – mais qui a mené à une remontée au deuxième trimestre.»

Le volume de conteneurs a augmenté au quatrième trimestre, grâce à la vigueur soutenue des importations d'Asie et à une augmentation des exportations vers l'Amérique latine. Cette tendance s'est poursuivie au premier trimestre de 2021. Il y a aussi eu une hausse du trafic entre Halifax et l'Europe. Cela étant, le volume de conteneurs a grimpé de 24 %, à 137 181 EVP.

Confirmant la vocation du port en eau profonde au service des grands navires, PSA Halifax a accueilli en mai le **Marco Polo** de CGM CMA. Ce porte-conteneurs de 16 022 EVP est le plus grand à avoir jamais fait escale dans un port canadien.

Port de Belledune

Pour le Port de Belledune, il y a eu des défis à relever en 2020 au-delà de la pandémie de COVID-19. La fermeture de la Fonderie Brunswick de Glencore a entraîné la perte d'un important exploitant de terminaux. Ensuite, il y a eu l'interruption des activités de la mine Caribou de Trevali. Le volume de marchandises a ainsi baissé de 2,1 millions de tonnes.

Cependant, lors de l'assemblée générale de juin, Denis Caron, PDG de l'Administration portuaire de Belledune, a annoncé que la phase 1 de son projet d'expansion a été terminée et que les travaux se poursuivront en 2021.

GRANDS LACS

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO) est de loin la plus importante entité parmi les ports canadiens sur les Grands Lacs. Elle a profité aux premiers mois de 2021 d'une forte hausse des volumes de vrac et de cargaisons spéciales pour les projets de construction résidentielle et de développement urbain dans la région de Toronto-Hamilton. Les ports fusionnés de Hamilton et Oshawa ont manutentionné 10,6 millions de tonnes en 2020 et sont en voie de surpasser ce volume en 2021. Pour l'année jusqu'à la fin mai, les tonnages étaient en hausse de 60 % et 113 % respectivement (en particulier pour l'acier, le ciment, le sable, les pierres et le granulat).

«Le secteur de la construction surchauffe dans la région du Grand Toronto-Hamilton et nous constatons que la demande de matériaux de construction se reflète dans les résultats très positifs de nos cargaisons», dit Ian Hamilton, PDG de l'APHO.

L'APHO a encore agrandi son réseau cette année en s'étendant au Niagara. Elle a commencé par un nouveau centre multimodal de 200 acres à Thorold (Ontario), et elle a dévoilé en 2020 son projet mis au point avec des leaders municipaux du Niagara: Ports de Niagara, un corridor de centres industriels multimodaux le long du canal Welland.

En outre, l'année passée, l'équipe technique de l'APHO avait pour plus de 30 millions de dollars de projets en cours au Port de Hamilton, pour augmenter sa capacité et rehausser son efficacité. Le travail visait surtout les quais 12, 14 et 15 et la zone de Westport où se poursuit depuis 2017 un projet de modernisation de 36 millions de dollars.

Aux quais 12 et 14 exploités par FMT, l'équipe a achevé la reconstruction des murs de quai, la construction d'un nou-



©HOPA

A highlight for this year was the June launching of a container feeder service between Hamilton and Montreal. It was developed by Hamilton Container Terminal (HCT) in close partnership with HOPA, Groupe Desgagnés, Federal Marine Terminals, MSC and the Port of Montreal

En juin, un service d'apport de conteneurs a été lancé entre Hamilton et Montréal. Il a été mis au point par Hamilton Container Terminal (HCT) en partenariat avec l'APHO, le Groupe Desgagnés, Terminaux maritimes fédéraux, MSC et le Port de Montréal.

vel entrepôt de 40 000 pieds carrés, la création d'un lien ferroviaire au quai 15 ainsi que le resurfaçage et l'amélioration de quais, routes et éléments environnementaux. Au quai 15, il y a un agrandissement de 56 000 pieds carrés de l'entrepôt du groupe Fluke Transportation servant à une variété de produits alimentaires et de biens de consommation. Le nouvel entrepôt fournit de la capacité en réponse à la demande dans le secteur alimentaire de la région, qui vaut 1 milliard de dollars.

Cette année, l'APHO vise à accroître la capacité à Oshawa, y compris en réalisant du dragage. Le Port de Hamilton travaille à la création d'une grappe agroalimentaire au quai 10, pour appuyer le secteur de l'agriculture et de la transformation alimentaire de Hamilton.

Service d'apport de conteneurs de HCT

Une des grandes nouvelles de l'année est le lancement, le 10 juin, d'un service d'apport de conteneurs entre Hamilton et Montréal. Il est le fruit d'une collaboration entre Hamilton Container Terminal (HCT), l'APHO, le Groupe Desgagnés, Terminaux maritimes fédéraux, MSC et le Port de Montréal. Quelque 300 conteneurs ont été chargés à bord du **MV Sedna**.

a new warehouse facility Fluke Transportation, providing distribution for a variety of food products and consumer goods. The new facility is providing in-demand capacity for the region's \$1 billion food sector.

This year, HOPA is looking forward to increasing capacity in Oshawa, including dredging Oshawa Harbour. Hamilton Port is working on creating an agri-food cluster at Pier 10, to support Hamilton's billion-dollar agriculture and food processing industry.

HCT container feeder service

Meanwhile, a highlight for this year has certainly been the launching on June 10 of a container feeder service between Hamilton and Montreal. It was developed by Hamilton Container Terminal (HCT) in close partnership with HOPA, Groupe Desgagnés, Federal Marine Terminals, MSC and the Port of Montreal. Some 300 containers were loaded onto the MV Sedna Desgagnés as part of the shortsea shipping venture that will be followed by other voyages on inducement later this year, with the objective of expanding to 20+ sailings in 2022.



©TORONTO PORT AUTHORITY

Port of Toronto

For the fourth consecutive year, the Port of Toronto moved in 2020 more than two million tonnes of bulk and general cargo products, which represents another strong year in marine imports for the city. Amidst the challenges of the COVID-19 pandemic, the port experienced another busy year in steel imports, received the highest cement cargo levels in 16 years. Worth singling out, too, was the

Amidst the challenges of COVID-19, the Port of Toronto has maintained strong activity in steel, general cargo and cement shipments.

Malgré la COVID-19, l'activité est restée vive au Port de Toronto pour les expéditions d'acier, de marchandises générales et de ciment.

Desgagnés dans le cadre d'un projet de transport maritime à courte distance. D'autres voyages seront effectués au cours de l'année, l'objectif étant d'en arriver à 20 voyages ou plus en 2022.

Port de Toronto

Pour la quatrième année consécutive, le Port de Toronto a manutentionné plus de 2 millions de tonnes de vrac et de mar-

HOPA
PORTS

HAMILTON
OSHAWA
PORT
AUTHORITY

WATERFRONTS AT WORK.

[WATCH OUR VIDEO](#)

A new integrated
port network on the
Great Lakes.



WITH MORE FACILITIES, WE CAN SERVE THE GREAT LAKES ECONOMY BETTER.

HOPA Ports is supporting industry in the Golden Horseshoe with more efficient, sustainable multi-modal transportation services.

[hopaports.ca](#)

chandises générales en 2020, une nouvelle année de bons résultats pour les importations maritimes à Toronto. Alors que la pandémie de COVID-19 apportait son lot de défis à relever, le Port a reçu un bon volume d'importations d'acier et le plus fort volume de ciment depuis 16 ans. Fait à noter, il y a eu le retour du transport maritime à courte distance: en octobre, un navire du Groupe Desgagnés est arrivé du Port de Montréal avec un chargement de 375 conteneurs.

Les premiers mois de 2021 ont été marqués par les importations en vrac de ciment, de sucre et de sel et par l'arrivée d'une moitié du nouveau pont de la rue Commissioners, une structure de 83 mètres et 650 tonnes, venue de Nouvelle-Écosse. L'autre moitié du pont doit arriver cet été.

Port de Windsor

La saison de navigation 2021 a commencé en force au Port de Windsor. L'acier et les matériaux de construction sont en hausse. Le volume total de marchandises avait baissé à 4,5 millions de tonnes en 2020, contre 4,7 millions en 2019.

Stimulé par les projets locaux des secteurs de la construction et l'industrie manufacturière, le volume d'acier a augmenté de 50 % jusqu'en mai, et le ciment, le granulat et l'asphalte liquide, de presque 30 % – dont une bonne part attribuable à la construction en cours du pont Gordie Howe vers Detroit. Les céréales étaient aussi en hausse de 8 %.

Port de Thunder Bay

Sur le lac Supérieur, le Port de Thunder Bay a connu un bon début de saison pour les céréales, restant toutefois sous les sommets atteints en 2020. L'année passée, le Port a manutentionné 10,2 millions de tonnes, le plus fort volume depuis 1997.

Pour l'ensemble de 2021, le PDG Tim Heney prévoit que le volume de cargaisons spéciales continuera d'être élevé, notamment pour les éléments d'éoliennes destinés aux parcs d'éoliennes de l'Ouest canadien. Il est aussi encouragé par l'arrivée récente d'une deuxième cargaison d'engrais phosphaté pour les cultures de céréales des Prairies.

CÔTE OUEST

Port de Vancouver

Le volume total du plus grand port du Canada a augmenté de 1 % en 2020, passant de 144,2 millions de tonnes à 145,5 millions. De nouveaux records annuels ont été établis pour les céréales, la potasse et les conteneurs. La Chine continue d'être le plus grand partenaire commercial du Port. Le trafic bilatéral a augmenté de 18 % en 2020. À elle seule, la Chine représentait 34,9 millions de tonnes de cargaisons à l'exportation et à l'importation. Le Japon et la Corée du Sud arrivent aux deuxième et troisième rangs.

«Pendant une année décidément historique, avec une multitude de défis et l'incertitude économique mondiale, la valeur et la résilience du plus grand port du Canada ont certainement été mises en valeur», dit Robin Sylvester, PDG de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF).

Pour une cinquième année de suite, la demande mondiale de céréales canadiennes a mené à un nouveau record de 35,1 millions de tonnes de céréales expédiées dans l'an-

COMING SOON TO
A PORT NEAR YOU.

THE CAPTAIN HENRY JACKMAN.



With more carrying capacity, it is the tenth and most efficient Equinox Class vessel yet.

Your Marine Carrier of Choice.

www.algonet.com

@AlgomaCentral



©THUNDER BAY

Continuing substantial project cargo for wind energy farms in Western Canada is forecast in 2021 at the Port of Thunder Bay.

Selon les prévisions, le volume de cargaisons spéciales destinées à des parcs d'éoliennes dans l'Ouest restera important au Port de Thunder Bay.

return of shortsea shipping through a movement in October of 375 containers by a Desgagnés vessel from the Port of Montreal.

The early months of 2021 were highlighted by bulk imports of cement, sugar and salt by the arrival from Nova Scotia of the 650-tonne, 83-metre long western half of the new Commissioners Street Bridge. The eastern half of this bridge is expected to arrive this summer.

Port of Windsor

At the Port of Windsor, there has been a brisk start to the 2021 shipping season, with steel, construction materials all on an upward pattern following total cargo of 4.5 million tonnes in 2020 versus 4.7 million in 2019.

Fuelled by local construction and manufacturing projects, steel was up 50% through May while cement, aggregates and liquid asphalt were up nearly 30% - largely related to the ongoing construction of the Gordie Howe Bridge connecting with Detroit. Grain activity was also up 8%.

Port of Thunder Bay

At the tip of Lake Superior, the Port of Thunder Bay experienced a solid start in grain activity, though lower than the 2020 peak volumes. Last year, the port handled 10.2 million tonnes, its best performance since 1997.

For 2021 as a whole, Tim Heney, President and CEO, sees continuing substantial project cargo movements, notably for wind energy components destined

née, en vrac ou par conteneurs. Voilà qui est non moins de 24 % de plus que l'année précédente. Le blé, le canola et les cultures spécialisées étaient en augmentation respectivement de 25 %, 45 % et 12 %.

Le trafic de conteneurs a atteint un record de 3,5 millions d'EVP en 2020, 2 % de plus qu'en 2019. L'APVF a récemment révisé ses prévisions à la hausse pour les conteneurs, et les chiffres pour l'année jusqu'à la fin mai semblent justifier l'optimisme: le total des cinq premiers mois est de 1,7 million d'EVP, contre 932 000 un an plus tôt.

En réponse à la demande croissante du commerce international, l'APVF continue de prévoir l'infrastructure essentielle nécessaire. En coopération avec l'industrie de la vallée du bas Fraser et des partenaires gouvernementaux, elle a entrepris des projets pour 1 milliard de dollars, y compris deux terminaux à conteneurs et divers projets routiers et ferroviaires.

Cependant, il y a eu des contremorts dans la construction du Terminal 2 pour conteneurs, à Roberts Bank. Le projet de plusieurs milliards de dollars a fait l'objet d'un rapport négatif d'une commission d'examen fédéral et d'une opposition croissante de la part de groupes environnementaux, de la Ville de Delta et de Global Container Terminals (GCT). Les installations de GCT à Deltaport pourraient simplement être agrandies, alors que le projet du Terminal 2 exigerait l'aménagement de quelque 400 acres d'habitat intertidal et subtidal pour construire un nouveau terminal à trois postes d'amarrage, et agrandir une levée et un bassin de remorqueurs.

Port de Prince Rupert

L'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) a connu une nouvelle année record en 2020, avec 32,4 millions de tonnes de marchandises, 9 % de plus qu'en 2019.

Le plus haut volume enregistré jusqu'à présent par le Port est attribuable à une augmentation des exportations de charbon, de propane et de granulé de bois. Le terminal Ridley a vu une augmentation de 26 % d'une année à l'autre, à la faveur de la demande de charbon thermique. Le terminal d'exportation de propane d'AltaGas sur l'île Ridley a achevé sa première année complète d'exploitation en mai 2020, et bouclé l'année en ayant chargé 1 159 207 tonnes sur 27 navires en partance pour l'Asie. Le terminal Westview de Pinnacle Renewable Energy a eu une année record, exportant 1 474 301 tonnes de granulé de bois, 33 % de plus qu'en 2019.

Des fermetures d'usines en Asie et les mises à l'arrêt de l'économie en Amérique du Nord ont causé une chute de 19 % du trafic de conteneurs au deuxième trimestre de 2020. Les volumes ont toutefois rebondi, et le terminal à conteneurs Fairview de DP World n'était en baisse que de 6 %, avec 1 141 390 EVP pour l'année. Le principal facteur est une baisse du nombre de conteneurs vides renvoyés en Asie en passant par Prince Rupert.

Pour les cinq premiers mois de 2021, si le trafic total était en baisse, le contraire était vrai pour les conteneurs: le trafic conteneurs s'élève à 4,4 millions de tonnes, contre 4 millions un an plus tôt. Il s'avère qu'une forte reprise en mai a compensé des résultats inégaux dans les premiers mois de 2021.

for wind farms in Western Canada. He is also encouraged by the recent arrival of a second inbound phosphate fertilizer shipment for Prairie grain farms.

WEST COAST

Port of Vancouver

Total cargo volume through Canada's biggest port in 2020 increased by 1% from 144.2 million to 145.5 million tonnes over the same period in 2019, with new annual records set for grain, potash, and containers. China continues to be the port's largest trading partner, with two-way trade climbing 18% in 2020. China alone accounted for 34.9 million tons of exported and imported cargo. Japan and South Korea rank second and third.

"During what was most definitely a year that will be in the history books amid a myriad of challenges and global economic uncertainty, the value and resiliency of Canada's largest port has certainly been showcased," said Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority.

For the fifth year in a row, global demand for Canadian grain resulted in a new annual record of 35.1 million tons of grain shipped both in bulk ships and containers, an increase of fully 24% compared to the previous year. Increases in wheat, up 25%, canola, up 45%, and specialty crops, up 12%, contributed to the record.

Since the latter half of last year, container volumes have been rebounding markedly at the Port of Prince Rupert which set a new record of 32.4 million tonnes for total traffic in 2020.

Depuis le deuxième semestre de l'année passée, les volumes de conteneurs ont nettement remonté au Port de Prince Rupert, dont le trafic total a atteint un nouveau record de 32,4 millions de tonnes en 2020.



Container traffic in 2020 attained a record 3.5 million TEUs, an increase of 2% compared to the previous year. The port authority recently upgraded its container forecasts, and indeed the year-to-date figures (a double digit spike) to end-May appeared to justify the optimism. The five-month tally amounted to 1.7 million TEUs compared to the year-earlier 932,000 TEUs.

In response to rising international trade demand, the port authority is continuing to advance the critical infrastructure required to accommodate this growth. Working with industry and government partners across the Lower Mainland, the port authority is leading the development of more than \$1 billion worth of infrastructure projects, including two container terminal projects and a number of road and rail infrastructure projects.

However, construction of the port's proposed multi-billion Terminal 2 container terminal project on Robert's Bank has run into delays in face of a negative report from a federal review panel along with mounting opposition from environmental groups, the City of Delta as well as from Global Container Terminals (GCT). The latter's existing Deltaport operation would simply be enlarged whereas the RBT2 project would require the conversion of some 400 acres of intertidal and subtidal habitat to build a new three-berth terminal, expand an existing causeway and a tug basin.

Port of Prince Rupert

For its part, the Prince Rupert Port Authority (PRPA) set another record for annual throughput in 2020, with 32.4 million tonnes of cargo handled – 9% more than in 2019.

The Port's highest total volume to date was led by a rise in exports of coal, propane, and wood pellets. Ridley Terminal saw a year-over-year increase of 26 percent, driven by demand for thermal coal. AltaGas' Ridley Island Propane Export Terminal marked its first full year of operation in May 2020 and ended the year with 1,159,207 tonnes loaded onto 27 vessels bound for Asia. Pinnacle Renewable Energy's Westview Terminal had a record year, exporting 1,474,301 tonnes of wood pellets, an increase of 33% over 2019.

Factory shutdowns in Asia and locked down economies in North America caused a 19% drop in container traffic in

Port de Port Alberni

Au port de Port Alberni, qui a manutentionné 570 000 tonnes de marchandises en 2020 (surtout des exportations de bois), un important accord a été conclu récemment, et il augure bien pour le développement commercial futur. L'Administration portuaire de Port Alberni (APPA) et la compagnie forestière San Group ont convenu de transférer l'exploitation du poste d'amarrage 3 des terminaux maritimes de Port Alberni et des installations terrestres adjacentes à la compagnie. La transition a commencé officiellement le 1^{er} juillet 2021.

Aux termes de l'accord, San Group, qui est le plus grand et le plus éminent fabricant de produits de bois de Colombie-Britannique, gérera les activités maritimes du poste d'amarrage 3 ainsi que des terminaux terrestres, un entrepôt, un atelier d'usinage et des installations pour chariots élévateurs.

Le directeur des opérations de l'APPA, Mike Carter, continuera d'offrir un soutien à San Group, aux expéditeurs et aux autres utilisateurs des installations. La transition et le soutien de l'APPA sont prévus sur une période d'environ 12 mois.

Le soutien opérationnel permettra à San Group de mieux comprendre les installations et ses opérations, et de déterminer ses priorités d'investissement. La présidente du conseil d'administration de l'APPA, Shelley Chrest, indique que «le Port prépare avec San Group une demande de fonds en vertu du Fonds national des corridors commerciaux, afin de pouvoir en accomplir davantage avec ses investissements et engendrer davantage de retombées économiques plus rapidement pour la communauté».

Port de Nanaimo

Sur l'île de Vancouver, le Port de Nanaimo a constaté une baisse de son trafic total, à 3,42 millions de tonnes en 2020, contre 4,5 millions en 2019. En cause, le ralentissement se poursuivait dans le secteur forestier. Les produits forestiers ont baissé, passant de 1,7 million de tonnes à 1,2 million, alors que les grumes sont passées de 1,9 million de tonnes à 1,2 million. Les conteneurs ont baissé aussi, de 29 762 EVP à 22 329. Il faut toutefois noter que le Port entend

OPPORTUNITY starts with a conversation....

Call Dave at 250-723-5312 x 227

Shipping
Cruise Ships
Marine Cluster
Ship Building & Repair
Warehousing/Manufacturing

PORT ALBERNI
PORT AUTHORITY

Pictured from left to right at the signing of an agreement between the San Group and the Port Alberni Port Authority on the operation of Berth 3: Kamal Sanghera, CEO of San Group Inc.; Ken McRae, PAPA Board Director; Paul Deol (his head is tucked back behind Mr. McRae's left shoulder), from San Group Inc; Suki Sanghera, President of San Group Inc; and Zoran Knezevic, President & CEO of PAPA.

De gauche à droite, lors de la signature d'un accord entre la compagnie San Group et l'Administration portuaire de Port Alberni sur l'exploitation du poste d'amarrage 3: Kamal Sanghera, PDG de San Group Inc.; Ken McRae, administrateur de l'APPA; Paul Deol (apparaissant furtivement derrière l'épaule gauche de M. McRae), de San Group Inc.; Suki Sanghera, président de San Group Inc.; et Zoran Knezevic, PDG de l'APPA.



©PORT ALBERNI



©PORT ALBERNI

développer le transport maritime à courte distance sur la côte Ouest. Dans cette optique, il a d'ailleurs signé en février dernier un bail de 50 ans avec DP World. L'accord visant le terminal de la pointe Duke est conçu en vue d'une solution à long terme de transport de conteneurs par barge entre les ports de Nanaimo et Vancouver. Ce service remplacera le transport par camion qui encombre les routes. 

Q2 2020. However, volumes rebounded and DP World's Fairview Container Terminal finished a mere six percent down with 1,141,390 TEUs moving through the Port for the year, attributed mostly to a decline in the volume of empty containers being shipped through Prince Rupert back to Asia.

In the first five months of 2021, whereas total traffic was showing a decline, the opposite was true for contain-



**CHAMBER
OF SHIPPING**

Shipping plays an essential role in keeping Canada's trade competitive



www.shippingmatters.ca

@COSBCTweets #FairFuture4Seafarers

ers – with cumulative box traffic at 4.4 million tonnes versus 4 million tonnes a year earlier. It turns out that a substantial rebound in May offset mixed numbers in the first months of 2021.

Port Alberni

At Port Alberni, which handled 570,000 tonnes of cargo (mainly log exports) in 2020, an important recent agreement augurs well for future business growth. The Port Alberni Port Authority (PAPA) and San Group Incorporated reached an agreement to transition the operation of PAPA's Port Alberni Shipping Terminals Berth 3 dock and adjacent land facilities to the company. The transition will officially commenced on July 1, 2021.

Under the agreement San Group, which is British Columbia's largest and premier value-added wood products manufacturer, will operate the shipping activities of Berth 3, as well as upland terminals, storage warehouse, machine shop and forklift bay facilities.

Under the handover, the Port Authority's Director of Operations, Mike Carter, will provide ongoing support for San Group, shippers and other facility users. This transition and PAPA support is expected to last for approximately the next twelve months.

The operational transition support will provide San Group the opportunity to better understand the facility, its operations, and to determine capital investment priorities. PAPA Board of Directors Chairperson, Shelley Chrest says that "the Port is currently working with San Group on an application for funding under the National Trade Corridors Fund program to leverage its investments further and achieve greater economic benefits for the community sooner."

Port of Nanaimo

On Vancouver Island, the Port of Nanaimo saw its total traffic decline in 2020 to 3.42 million tonnes from 4.5 million tonnes in 2019, as a downturn in the forestry sector persisted. Forestry products declined to 1.2 million tonnes from 1.7 million tonnes while logs fell to 1.2 million tonnes from 1.9 million tonnes. Container cargo declined to 22,329 TEUs from 29,762 TEUs. Of special interest, however, is the port's objective to develop shortsea shipping on the West Coast. And in this connection, it signed last February a 50-year lease agreement with DP World. The Duke Point terminal agreement is conceived as a long-term, port-to-port solution for a container-and-barge service between Nanaimo and Vancouver, replacing truck transport congesting roads with shortsea shipping. 

Total 2020 cargo of ACPA ports Tonnage 2020 des ports de l'AAPC

Port	000's tonnes	milliers de tonnes	Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Vancouver	145,500	145 500	Windsor	4 500	4 500
Montréal	35,100	35 100	Nanaimo	3 420	3 420
Sept-Îles	33,076	33 076	Trois-Rivières	3 300	3 300
Prince Rupert	32,400	32 400	Toronto	2 208	2 208
Québec	27,000	27 000	Belledune	2 100	2 100
Saint John	25,900	25 900	St. John's	1 520	1 520
Hamilton-Oshawa	10,600	10 600	Port Alberni	570	570
Thunder Bay	10,200	10 200	Saguenay	548	548
Halifax	8,300	8 300			
TOTAL: 346 million tonnes					
346 millions de tonnes					

Source: individual ports / chaque port. 



©PORT OF JOHNSTOWN

Replacing aging grain shipping spouts has represented a key feature of the Grain Export Infrastructure Renewal Program.

Le remplacement de goulottes de chargement vieillissantes a été un élément clé du programme de renouveau de l'infrastructure pour l'exportation de céréales.

Le Port de Johnstown s'affirme comme un acteur important sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Son directeur général, Robert Dalley, note la bonne tenue des volumes de cargaisons. L'expansion de l'infrastructure promet de stimuler encore l'activité dans le secteur des céréales.

Johnstown est situé stratégiquement, 330 km à l'est de Toronto et 208 km à l'ouest de Montréal, au lieu de rencontre de deux grandes autoroutes (401 et 416), avec un pont international menant à l'État de New York. Le port multimodal donne accès à un vaste arrière-pays.

Après avoir manutentionné 885 003 tonnes de cargaisons maritimes en 2019, le Port en a encore reçu 795 000 tonnes en 2020, dont 235 230 tonnes de céréales. En 2021, les chiffres globaux indiquent qu'une reprise post-pandémie est en cours.

«Dans la période jusqu'à la fin mai, nos cargaisons maritimes étaient en hausse de 20 %, dit M. Dalley. Les exportations de granulats ont augmenté de 36 000 tonnes, les importations américaines de céréales/maïs, de 25 000 tonnes, et les importations de chlorure de calcium, de 5 850 tonnes.» Les

Expanding grain infrastructure anchoring Port of Johnstown's growth

Le développement de l'infrastructure céréalière, clé de l'essor du Port de Johnstown

Leo Ryan

Robert Dalley, General Manager of the Port of Johnstown, an emerging significant player on the St. Lawrence Seaway System, likes what he sees in current cargo trends that are reinforced by expanding infrastructure to further energize grain business.

Strategically located 330 kms east of Toronto and 208 west of Montreal at the junction of two major highways (401 and 416) and close to an international bridge accessing New York State, the multi-modal Port of Johnstown has a substantial hinterland.

After handling 885,003 tonnes of marine cargo in 2019, the port processed 795,000 tonnes over its docks in 2020, with grain accounting for 235,230 tonnes. In 2021, the overall numbers suggested a pandemic recovery was in progress.

“In the period to end May, our marine cargo was up 20%, aggregate exports were up by 36,000 tonnes, grain/corn U.S. imports up 25,000 tonnes, and calcium chloride imports were up 5,850 tonnes,” Mr. Dalley indicated. Salt

Robert Dalley says the port's current capital expenditure plan will deliver "unparalleled service for Eastern Ontario's grain producers."

Robert Dalley croit que le plan d'investissement actuel assurera «un service hors pair aux producteurs céréaliers de l'Est ontarien».



© PORT OF JOHNSTOWN

imports, on the other hand were down by 38,700 tonnes – which was expected due to the mild 2020/2021 winter.

As for overall revenues, they have progressed by nearly 3%.

Amid the challenges that were brought forth by the pandemic that struck the world in 2020 and continues into 2021, the Port of Johnstown continued to press forward with its capital plans to deliver “unparalleled service for Eastern Ontario’s grain producers,” Mr. Dalley told *Maritime Magazine*.

Giant steel grain bin

Starting in 2019, the Grain Export Infrastructure Renewal program began with the erection of a gigantic 16,000 metric ton or 633,000 bushel steel grain bin. This 1st part of the \$15 million project, supported in part by the Federal government’s National Trade Corridor Fund to the tune of \$4.8 million, would allow storage for additional grain during the busy harvest as millions of bushels of grain make their way to the port for export to foreign markets.

“This brought our total capacity to over 185,000 metric tons of grain which is over 7.2 million bushels and which makes us the largest grain elevator on the St. Lawrence River,” Mr. Dalley stressed. “This latest steel bin brings our total capacity at our Annex to 56,000 tonnes. This is the equivalent of an additional two to three vessels worth of grain.”

“To give the readers an idea of how quickly the grain flows into the port during harvest,” he continued, “we can get up to 170 trucks which equals approximately 7,000 metric tons per day. The additional 56,000 tonnes provides an additional 8 days of much needed storage space for arriving vessels. By comparison, prior to our capital projects, we would plug at 125,000 tonnes.”

The second part of the Grain Export project was to replace the 9 grain shipping spouts. It was just a matter of time before these grain spouts were completely finished.

“The amount of patching of holes was getting to the point where there was no longer any good steel to patch to,” Mr. Dalley said. “The other issues that we had was the difficulty and time taken to manoeuvre these spouts in the

importations de sel ont en revanche baissé de 38 700 tonnes, ce qui était prévu à la suite d'un hiver 2020-2021 peu rigoureux.

Quant aux revenus globaux, ils ont progressé de presque 3 %.

Malgré les défis posés par la pandémie mondiale qui a sévi en 2020 et se poursuit en 2021, le Port de Johnstown continue de réaliser ses projets d’investissements en vue de fournir «un service hors pair aux producteurs céréaliers de l'Est ontarien», a affirmé M. Dalley au *Maritime Magazine*.

Une énorme cellule à grain en acier

En 2019, le programme de renouveau de l’infrastructure pour l’exportation de céréales a commencé par la construction d’une énorme cellule à grain en acier d'une capacité de 16 000 tonnes métriques ou 633 000 boisseaux. Il s'agissait de la première partie d'un projet de 15 millions de dollars, soutenu à concurrence de 4,8 millions de dollars par le Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement fédéral. Elle permettra de stocker davantage de céréales pendant la saison de la récolte, quand des millions de boisseaux arrivent au Port pour être expédiés vers des marchés étrangers.

«Notre capacité totale a ainsi dépassé les 185 000 tonnes métriques de céréales, soit plus de 7,2 millions de boisseaux, précise M. Dalley. Nous avons ainsi le plus grand élévateur à grain sur le fleuve Saint-Laurent. La nouvelle cellule en acier porte la capacité totale de notre annexe à 56 000 tonnes. C'est l'équivalent de deux ou trois navires chargés de céréales.

«Pour donner une idée du rythme auquel les céréales arrivent au Port pendant la récolte, nous pouvons recevoir jusqu'à 170 camions par jour, soit environ 7 000 tonnes métriques. Les 56 000 tonnes de capacité supplémentaire équivalent à 8 jours de stockage en attendant des navires. Avant nos projets d’investissements, nous plafonnions à 125 000 tonnes.»

La deuxième partie du projet pour l’exportation de céréales consistait à remplacer les 9 goulottes de chargement de céréales. Ce n’était qu’une question de temps avant que ces goulottes ne soient complètement finies.

«Il y avait tellement de trous qui avaient été bouchés que nous n’aurions bientôt plus de bon acier à boucher, dit

M. Dalley. En outre, il y avait la difficulté et le temps qu'il fallait pour manœuvrer les goulottes dans les cales des navires. Comme vous pouvez l'imaginer, il y a de grandes différences dans la taille et la configuration des cales entre les divers laquiers et navires océaniques qui viennent au Port. Nous devions prévoir jusqu'à 8 employés à bord d'un navire pour manipuler ces lourdes goulottes d'un côté à l'autre à l'intérieur des cales.

«Ces goulottes mécaniques vieillissantes ont été remplacées par trois goulottes Neuro télescopiques à commande hydraulique de la plus récente technologie. Chacune peut charger jusqu'à 900 tonnes métriques à l'heure. Elles sont commandées par un employé au moyen d'un appareil portable semblable à une manette de jeu vidéo. En plus de simplifier la manœuvre, ces goulottes apportent d'autres avantages dans le chargement des navires.»

Le projet arrive à sa conclusion avec l'ajout de nouvelles défenses de quai, et tout sera prêt pour la saison de la récolte de 2021.

Le prochain projet du Port sera l'ajout d'un nouveau séchoir à céréales. Ce sera l'ultime étape pour l'activité céréalière du Port. «En ajoutant un séchoir à céréales à l'annexe, explique M. Dalley, nous aurons à la fois un système autonome comme complément à notre élévateur principal et un moyen de sécher tant du soja que du maïs en même temps, ce qui peut poser des problèmes quand les deux récoltes se chevauchent.»

En somme, le directeur général du Port conclut que ces développements augurent bien pour les agriculteurs de la région, le Port étant plus concurrentiel pour donner accès aux marchés mondiaux des céréales. 

Port of Johnstown

Ontario, Canada



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

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228

www.portofjohnstown.com

cargo holds. As you can imagine, there can be quite a difference in size and cargo hold configurations between the various domestic lakers and salties that arrive at the port. We would have up to 8 employees on the ship just to pull these heavy spouts back and forth inside the cargo holds.

“These mechanical aging spouts have now been replaced with the latest technology comprising of 3 hydraulic, telescopic Neuro spouts, each capable of loading at a maximum rate of 900 metric tons per hour. They are operated by one employee with a hand held control device similar to a video game controller. Besides the simplicity of operating the spouts, they have several other benefits when loading vessels.”

The Grain Export project is just finishing up with the addition of new dock fenders and will be ready to go for the 2021 harvest season.

The next project that the port will be taking on is the addition of a new Grain Dryer. This is the final piece of the puzzle for the port's grain business. “By adding a grain dryer at the Annex we will have both a standalone system as a back up to our main elevator and a means of drying both soybean and corn at the same time which is often a challenge when the two harvests overlap,” Mr. Dalley said.

In conclusion, he said all these developments bode well for regional farmers as the port enhances its competitiveness for penetrating global grain markets. 



The image shows an aerial view of the Port of Johnstown. In the foreground, two large red bulk carriers are docked at a grain terminal. One ship is being loaded by a yellow gantry crane, while the other is partially visible. The terminal features several large white cylindrical grain silos. In the background, there are industrial buildings, roads, and some greenery. On the left side of the image, there is a graphic overlay. It includes a small map of Eastern Ontario and the Great Lakes, with a red dot indicating the port's location. Below the map, there is a list of travel times to various cities:

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

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com
 @portofjohnstown.com



©LOUIS RHÉAUME

Canada advances cruise re-opening to November 1

Le Canada avance au 1^{er} novembre la réouverture de la saison des croisières

Transport Canada in mid-July announced that, as of November 1, 2021, the prohibition of cruise ships in Canadian waters would no longer be in effect if operators are able to fully comply with public health requirements. A previous one-year ban for cruise ships and Arctic pleasure craft had extended until February 28, 2022.

As the outlook of the COVID-19 pandemic continues to improve, Canada looks forward to having a cruising season in 2022. The cruise ship industry, which represents more than \$4 billion annual input into the Canadian economy and directly and indirectly generates approximately 30,000 jobs, is an important part of Canada's domestic tourism sector.

Transport Canada will continue to work with the Public Health Agency of Canada, other levels of government, the United States government, transportation industry stakeholders, Indigenous Peoples, and Arctic communities to help ensure Canadians and Canada's transportation system remain safe and secure. 

Transports Canada a annoncé à la mi-juillet qu'à compter du 1^{er} novembre 2021, l'interdiction de la circulation des navires de croisière dans les eaux canadiennes ne serait plus en vigueur si les exploitants sont en mesure de se conformer entièrement aux exigences en matière de santé publique. Cette décision remplace une interdiction d'un an visant la circulation des navires de croisière et des embarcations de plaisance dans l'Arctique jusqu'au 28 février 2022.

Au fil des perspectives d'atténuation de la pandémie de COVID-19, le Canada se réjouit à l'idée de connaître une saison des croisières en 2022. L'industrie des croisières, qui apporte 4 milliards de dollars par an à l'économie canadienne et crée environ 30 000 emplois directs et indirects, représente un pan important du secteur du tourisme intérieur du Canada.

Transports Canada continuera à collaborer avec l'Agence de la santé publique du Canada, d'autres ordres de gouvernement, le gouvernement des États-Unis, les intervenants du secteur du transport, les peuples autochtones et les communautés de l'Arctique pour veiller à la sécurité des Canadiens et à ce que le réseau de transport du Canada demeure sûr et sécuritaire. 

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



Rivière-du-Loup
Saint-Siméon

Un environnement unique
Une traversée de première classe

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



Horaire et tarifs

traverserdl.com
418 862-5094

Aucune réservation nécessaire, sauf groupes en autobus



Traverse
Rivière-du-Loup/St-Siméon



@traverserdl
#traverserdl



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**

Ports will power the new economy

Les ports moteurs de la nouvelle économie



Wendy Zatylny

President,
Association of Canadian
Port Authorities

Présidente,
Association
des administrations
portuaires canadiennes

Over the past year, I have been in awe - but never surprised - by how Canada's port community rose to the challenge of keeping goods moving and workers safe during the Covid-19 pandemic. Our ports' ability to adapt to what was thrown at them is a testament to their expertise, excellence, and commitment.

Yet this is not new. For over a hundred years, marine trade has driven our economy and kept Canada connected to the world, constantly adapting to new needs and circumstances. Key drivers of local and economic development across the country, CPAs maintain over 213,000 direct and indirect jobs. They are responsible for handling over 340 million tonnes of cargo every year – with a direct economic impact of \$36 billion annually for our economy.

Looking ahead, Canada's economic recovery depends in large part on marine shipping, and that is a good thing for our economy and for our sustainable future. Marine transportation is the lowest GHG-emitting mode of transportation per tonne-km, and Canada's ports are already amongst the most efficient

Tout au long de cette année, j'ai été impressionnée – mais jamais étonnée – par la capacité de la communauté portuaire canadienne à continuer d'assurer le transport des marchandises et la sécurité des travailleurs en période de pandémie de COVID-19. Nos ports ont su s'adapter à cette situation inédite, ce qui témoigne de leur expertise, excellence et dévouement.

Cela ne date pas d'hier. Depuis plus de cent ans, le commerce maritime stimule notre économie et connecte le Canada au monde, en s'adaptant constamment aux nouveaux besoins et aux nouvelles circonstances. Puissants moteurs économiques à travers le pays, les APC soutiennent plus de 213 000 emplois directs et indirects. Elles sont responsables du transport de plus de 340 millions de tonnes de marchandises par an – générant des retombées économiques directes de 36 milliards de dollars annuellement.

La reprise économique du Canada dépendra en grande partie du transport maritime, chose positive pour notre économie et pour notre avenir durable. Le transport maritime émet le plus faible taux de GES par tonne-km, et les ports canadiens sont déjà parmi les plus efficaces et les plus propres

au monde. Les 17 APC sont toutes membres de l'Alliance verte et pilotent déjà «l'économie bleue». Elles s'engagent à protéger, cerner et exploiter l'immense puissance et potentiel des océans pour nous aider à atteindre nos objectifs économiques, sociaux et environnementaux collectifs.

Nous pouvons faire davantage avec le soutien du gouvernement. La reprise postpandémie représente une occasion unique de positionner le Canada comme leader mondial des chaînes logistiques portuaires vertes, inclusives et résilientes à l'ère numérique. Les ports sont prêts à assumer un rôle essentiel en tant que chefs de file de l'innovation, pour stimuler la recherche et le développement dans des domaines critiques tels que l'avancement du développement et de l'utilisation de carburants à hydrogène verts.

Ottawa doit assouplir certaines restrictions

Aujourd'hui, la question clé est pour nous de savoir comment le gouvernement fédéral peut aider les ports à stimuler la reprise. La réponse est simple: nous retirer les menottes et nous laisser faire notre travail. Notamment, accorder aux APC la flexibilité financière que nous préconisons depuis plusieurs années, tant dans le cadre de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada que de l'Examen de la modernisation des ports.

Cela suppose d'augmenter les limites d'emprunt ou de mettre en place un processus commercial pour déterminer la valeur des prêts, et de réduire sévèrement les délais nécessaires à la modification des lettres patentes pour pouvoir gérer efficacement les acquisitions de terrains. Ces exemples de flexibilité ne nécessitent aucun financement public supplémentaire. Il s'agit de changements de politiques et de processus qui permettraient aux ports d'investir plus rapidement et de bâtir des infrastructures durables et innovantes qui favorisent le commerce.

À l'avenir, les investissements dans les infrastructures seront un facteur clé de la relance, permettant aux ports de mener la compétitivité du Canada pendant la reprise et au-delà. Le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) est un outil de financement déjà en place. Nous saluons son financement supplémentaire dans le dernier budget fédéral et espérons que le gouvernement accélérera le processus d'approbation des projets pour que les fonds soient octroyés le plus rapidement possible. Les ports canadiens ont déjà de nombreux projets durables et novateurs prêts à démarrer répondant aux critères du FNCC qui peuvent favoriser le retour au travail des Canadiens alors que le pays émerge de la crise pandémique. Il suffit de desserrer les cordons de la bourse.

Je me réjouis de voir venir la fin de cette période de notre histoire collective, et je suis impatiente de lever les yeux et de regarder plus loin. Les ports canadiens se tiennent prêts à mener la croissance post-pandémie. Il est indispensable que nos partenaires gouvernementaux allègent les contraintes et que nous puissions tourner à plein régime pour contribuer à la croissance économique et à l'avenir de notre pays. 

and cleanest in the world. All 17 CPAs are members of Green Marine and are already drivers of the “Blue Economy” - committed to protecting, understanding, and leveraging the immense power and promise of the oceans to help us achieve our collective economic, social, and environmental goals.

And with government support we can do even more. The COVID-19 recovery is a unique opportunity to catapult Canada into the position of global leader in green and resilient port supply chains for the digital age. Ports are ready to take on a more prominent role as innovation leaders, stimulating research and development in critical areas such as advancements in the development and use of green hydrogen fuels.

Ottawa must ease some restraints

The key question for us now is “how can the federal government help ports power the recovery?” The answer is simple: take off the handcuffs and let us do our jobs. Specifically, allow CPAs the financial flexibilities we have been recommending for the past several years, under both the CTA Review and the current Ports Modernization Review.

These include increasing our borrowing limits or moving to a commercial process for determining loans, and vastly shortening the time it takes to amend our Letters Patent to allow us to manage our land acquisitions effectively. These flexibilities do not require additional government funding; they are policy and process changes that would enhance and accelerate ports’ ability to quickly invest in and build sustainable and innovative, trade-enabling infrastructure.

Going forward, infrastructure investments will be a key source of stimulus and a means to position ports to lead Canada’s competitiveness through the recovery and beyond. The funding tool, the National Trade Corridors Fund (NTCF), is already in place. We are thankful for the top-up in the latest federal Budget, and we hope that the government will expedite the approval of projects to get money flowing as quickly as possible. Canada’s ports already have many sustainable and innovative shovel-ready proposals that meet NTCF criteria and that can get Canadians back to work as we emerge from the pandemic crisis. We just need the purse strings loosened.

I am grateful that this period in our collective history seems to be coming to a close, and I am eager to lift my eyes and scan a broad horizon. Canada’s ports are poised to drive post-pandemic growth. We need our partners in government to loosen their restraints and allow our engines to go full throttle so that we can contribute to our country’s economic growth and future. 

Under the theme of *Coming out of COVID*, the 2021 ACPA virtual Annual Conference will take place on September 14-16.

Sous le thème *Émerger de la COVID*, la conférence annuelle virtuelle 2021 de l'AAPC aura lieu du 14 au 16 septembre.



The Viau Terminal, operated by Termont at the Port of Montreal, in July handled the 6,736-TEU **MSC Melissa**, the largest container ship to sail the St. Lawrence River.

Le terminal Viau, exploité par Termont au Port de Montréal, a accueilli en juillet le plus grand porte-conteneurs à avoir navigué sur le fleuve Saint-Laurent, le **MSC Melissa** de 6 736 EVP.

©MPA

Container and bulk terminal operators across Canada are gearing up to profit from the recovery in demand as the impact of the COVID-19 global pandemic loses traction. Some are expanding their operations, either in Canada or down south right to the Gulf of Mexico, while several new terminal projects are underway or planned.

Port of Montreal

The Montreal Port Authority (MPA) is preparing the next steps in the development of its \$750-million Contrecoeur container terminal project which has received support from both levels of government. The facility will have a maximum annual capacity of 1.15 million 20-foot equivalent units (TEUs).

"The expansion of the Port of Montreal at Contrecoeur reached a very important milestone in the past sev-

Partout au Canada, les exploitants de terminaux de conteneurs et de vrac se préparent à profiter de la relance de la demande alors que les effets de la pandémie mondiale de COVID-19 s'atténuent. Certains prennent de l'expansion, soit au Canada ou vers le sud jusqu'au golfe du Mexique. De nouveaux terminaux sont en construction, et d'autres encore sont prévus.

Port de Montréal

L'Administration portuaire de Montréal (APM) prépare les prochaines étapes de son projet de 750 millions de dollars de terminal à conteneurs de Contrecoeur qui a reçu le soutien financier des deux paliers de gouvernement. Celui-ci aura une capacité annuelle de 1,15 million d'équivalents 20 pieds (EVP).

«Au cours des derniers mois, l'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur a franchi une étape cruciale



Terminal Operators Gearing Up to Profit from Recovery in Demand

Les exploitants de terminaux se préparent à profiter de la relance de la demande

Brent Frederick



avec une décision ministérielle favorable à la réalisation du projet, dit Paul Bird, vice-président Contrecoeur de l'APM. Cela nous permet maintenant d'aller de l'avant avec les prochaines étapes, dont l'obtention des autorisations qui figurent dans les conditions exécutoires du projet. La mise en place d'un bureau de gestion de projet au sein de l'APM nous permet également de poursuivre le développement d'un terminal crucial pour le Québec, mais aussi pour l'est du Canada.»

La mise en service du terminal et le début des opérations sont maintenant prévus pour la fin de 2025.

En juillet le projet Contrecoeur a franchi une nouvelle étape quant le Port de Montréal a lancé un processus d'approvisionnement national et international. L'appel de qualification invite des consortiums à soumettre une proposition d'entente à long terme pour la conception-construction-financement-exploitation et entretien du futur

eral months with the favourable ministerial decision for the project to be carried out," said Paul Bird, the MPA's Vice-President, Contrecoeur. "This will now allow us to move forward with the next steps, including obtaining authorizations for the enforceable conditions of the project. The establishment of a project management office at the MPA also allows us to pursue the development of a terminal that is crucial for Quebec and all of Eastern Canada."

Commissioning of the terminal and the start of operations are now scheduled for the end of 2025.

In July, the Contrecoeur expansion entered a new phase when the Port of Montreal announced the launching of a national and international procurement process. Under the request for qualification, a number of consortia will be invited to submit a proposal to enter into a long-term design-build-finance-operate-maintain agreement. This includes operators who took part in the exclusive preliminary discussions.

Elsewhere, work on Phase 2B of Viau Terminal, operated by Termont Montréal Inc., is now complete. The MSC **Sao Paulo** inaugurated the new section of the terminal in December. Termont completed work in June on the rails for the first fully electric rail-mounted gantry crane at the facility.

Meanwhile, the redevelopment of Bickerdike Terminal, operated by Empire Stevedoring Co. Ltd., is almost complete. Development work around the new Empire complex administration building and some tests and adjustments of the switchgear at the new electrical substation remain. Hydro-Québec expects to get the substation up and running at the beginning of September.

Montreal Gateway Terminals Partnership

Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT) will have invested close to \$100 million in five years to modernize its fleet of container-handling equipment at the Cast and Racine container terminals that it operates in the Port of Montreal.

MGT purchased 10 new electric rubber-tired gantry (RTG) cranes in 2019 that reduce noise and emissions. It recently ordered four new ship-to-shore (STS) cranes to handle the largest container vessels currently calling the



©QSL

The QSL terminal at Bécancour.

Le terminal de QSL à Bécancour.

An artist rendering of the planned new QSL terminal at Sorel following a partnership agreement with the City of Sorel-Tracy.

Rendu du nouveau terminal de QSL prévu à Sorel à la suite de la conclusion d'un accord de partenariat avec la Ville de Sorel-Tracy.

Port of Montreal. They are “future proofed” to handle even larger vessels of up to 21 container rows across the deck, said Michael Fratianni, President and CEO of MGT. The cranes, two of which will be delivered in the third quarter of 2021 and the other two in the third quarter of 2022, will improve Cast Terminal’s operational capacity.

“These important investments in energy-efficient, state-of-the-art RTGs and STSs will serve to support MGT’s continuous efforts to optimize productivity and capacity at its terminals, while significantly reducing carbon and nitrogen dioxide emissions,” Mr. Fratianni said. “This equipment upgrade program is the most recent in a series of initiatives undertaken by MGT to improve productivity and expand capacity in an environmentally responsible fashion.”

Port of Quebec

The federal government rejected the Quebec Port Authority’s (QPA) proposed Laurentia container terminal on June 29, stating that the project does not meet the standards of economic development that fully respect the environment.

This decision followed an unfavourable final report several weeks earlier by the Impact Assessment Agency of Canada. It had concluded that the project was likely

terminal. Cela inclut les opérateurs qui ont participé aux discussions préliminaires exclusives.

Ailleurs, les travaux de la phase 2B du terminal Viau, exploité par Termont Montréal Inc., sont maintenant terminés. Le **MSC Sao Paulo** a inauguré la nouvelle section du terminal en décembre. Termont a achevé en juin la mise en place des rails pour sa première grue-portique sur rails 100 % électrique.

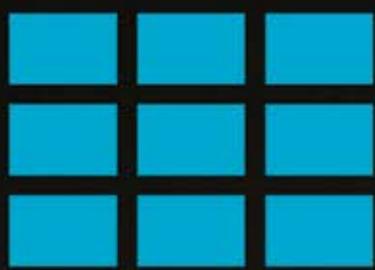
Le réaménagement du terminal Bickerdike, exploité par Empire Stevedoring, est presque terminé. Il reste des travaux à effectuer autour du nouvel immeuble administratif d’Empire, ainsi que des tests et des ajustements à l’appareillage de commutation et à la nouvelle sous-station électrique. Hydro-Québec prévoit que la sous-station sera opérationnelle au début de septembre.

Société Terminaux Montréal Gateway

La Société Terminaux Montréal Gateway (STMG) aura investi près de 100 millions de dollars en cinq ans pour moderniser son parc de matériel de manutention de conteneurs aux terminaux à conteneurs Cast et Racine qu’elle exploite au Port de Montréal.

La STMG a acheté 10 nouvelles grues-portiques électriques sur pneus en 2019. Elles réduisent le bruit et les émissions atmosphériques. Elle a récemment commandé quatre

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





©HOPA

*Fednav's **Federal Beaufort** calling at Richardson's Hamilton terminal.*

Le **Federal Beaufort** de Fednav au terminal Richardson à Hamilton.

to cause significant adverse environmental effects to fish and fish habitat, air quality and human health, socio-economic conditions and the current use of lands and resources for traditional purposes by Indigenous peoples.

The decision applies to the Laurentia project and does not prevent the QPA from submitting new project proposals and does not preclude potential development.

"We are obviously very disappointed by this outcome," said Mario Girard, President and CEO of the QPA. "It's unfortunate that we weren't able to reconcile our experts' opinions with those of the experts at Fisheries and Oceans Canada and the Impact Assessment Agency of Canada. We remain convinced that there were workable solutions and that Laurentia was a fundamentally good project, both for the economy and for the environment. But today we need to accept the verdict of the federal authorities and look to the future."

The QPA indicated that it will undertake in the coming months an in-depth analysis of the impacts of the decision.

The Laurentia project entailed an investment of \$775 million by Hong Kong-based Hutchison Ports, CN and the Port of Quebec to build a deep-water terminal conceived principally as a new maritime gateway between North America and Southeast Asia.

Laurentia was slated to be operational by 2024, with an annual capacity of 700,000 TEUs.

Port of Trois-Rivières

The Trois-Rivières Port Authority (TRPA) is on track to complete its ambitious Terminal 21 project in 2024.

nouvelles grues navire-terre pour des navires encore plus grands, jusqu'à 21 rangées de conteneurs de travers, a indiqué Michael Fratianni, président et chef de la direction de la STMG. Deux des grues seront livrées au troisième trimestre de 2021, et les deux autres, au troisième trimestre de 2022. Elles amélioreront les capacités opérationnelles au terminal Cast.

«Ces importants investissements dans des grues-portiques sur roues et des grues navire-terre de pointe à haut rendement énergétique contribueront aux efforts continus de la STMG d'optimisation de la productivité et de la capacité à ses terminaux, tout en réduisant sensiblement les émissions de carbone et de dioxyde d'azote, a dit M. Fratianni. Le programme d'amélioration de l'équipement est la plus récente d'une série d'initiatives entreprises par la STMG pour augmenter la productivité et la capacité d'une façon écologiquement responsable.»

Port de Québec

Le gouvernement fédéral a rejeté le 29 juin dernier le projet de port à conteneurs Laurentia proposé par l'Administration portuaire de Québec (APQ), affirmant qu'il ne satisfait pas à des normes de développement économique respectant pleinement l'environnement.

Cette décision a été annoncée quelques semaines après le rapport final défavorable de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Le rapport concluait que le projet était susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants sur le poisson et l'habitat du poisson, la qualité de l'air et la santé humaine, les conditions socioéconomiques et l'utilisation actuelle des terres et des ressources par les Autochtones à des fins traditionnelles.



CARING FOR YOUR CARGO FOR 55+ YEARS

Albany, NY
Burns Harbor, IN

Eastport, ME
Hamilton, ON

Itawamba, MS
Lake Charles, LA

Milwaukee, WI Port
Manatee, FL

Tampa, FL
Thorold, ON



FMT

DELIVERING A HIGHER STANDARD

fmtcargo.com 704.714.4644

The \$130-million project will increase the port's transshipping and storage capacity. It comprises the development of a multi-user terminal with a transshipping area for liquid bulk, dry bulk and general cargo, a short-term storage area, connecting wells and pipelines the length of the wharfs, as well as an access road on the west side of the port's existing infrastructures. Three new 231-metre berths will be built and almost 100,000 square metres of terminal surface area will be added.

The terminal is expected to increase traffic by 1.5 million tonnes annually and boost port capacity by nearly 50%.

The TRPA said demand for the terminal is more and more pressing and that numerous regional enterprises want to use the facility to increase their presence in overseas markets, adding that the project has also generated great interest from warehouses and those involved in the transportation chain.

"Terminal 21 is an important component of the TRPA's On Course for 2030 strategic plan," said Gaétan Boivin, President and CEO of the TRPA. "It represents the largest development project for the port in almost 100 years."

QSL

QSL continued its North American expansion by acquiring Empire Stevedoring Co. Ltd. in January. The purchase allows QSL to round out the range of services it offers by adding Empire Stevedoring's container-handling experience and to increase its geographic footprint in Canada and the U.S. QSL made inroads into the Gulf of Mexico market in 2019 by acquiring a terminal in Houston. Empire Stevedoring also operates in Houston, and in New Orleans, in addition to Montreal, the Great Lakes and the Atlantic provinces.

"We have a very optimistic look at the rest of 2021," said Robert Bellisle, President and CEO of QSL. "Despite the disruption of the logistic chain, demand has been intensifying greatly since the beginning of the year. We definitely face a very motivating growth challenge."

"As all of our ports are extremely busy, we continue to invest massively in opex (operational expenditures) and capex (capital expenditures) to ensure we keep delivering outstanding quality services to our customers across the network. We are starting to get the fruits of our investments and our state-of-the-art award-winning TC3 (Tracking Cargo 3) program."

Following the partnership that QSL entered into with the City of Sorel-Tracy, construction of Phase 1 of a new port terminal began there in May. It involves the creation of a multimodal handling area for fertilizers, road salt and general cargo.

Federal Marine Terminals

Federal Marine Terminals, Inc. (FMT) signed an operating agreement at the end of March with Port Itawamba, located in Northern Mississippi, increasing its presence in the southern U.S. The facility, on the inland Tennessee-Tombigbee Waterway, serves numerous destinations including those along the U.S. Gulf Coast and

La décision concerne expressément le projet Laurentia. Elle n'empêche pas l'APQ de proposer de nouveaux projets, et elle n'exclut pas un développement potentiel.

«Nous sommes naturellement bien déçus de ce dénouement, a dit le PDG du Port de Québec, Mario Girard. Il est regrettable que nous n'ayons pas pu réussir à réconcilier l'avis de nos experts avec celui des spécialistes du ministère des Pêches et Océans et de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada [...]. Nous demeurons convaincus qu'il y avait des solutions possibles pour répondre à cet enjeu et que Laurentia était fondamentalement un bon projet, tant pour l'économie que pour l'environnement. Mais il nous faut aujourd'hui reconnaître le verdict des autorités fédérales et regarder vers l'avant.»

L'APQ a indiqué qu'elle entreprendra dans les mois à venir une analyse détaillée des répercussions de la décision.

Le projet Laurentia impliquait un investissement de 775 millions de dollars canadiens de la part de Hutchison Ports de Hong Kong, du CN et du Port de Québec, pour la construction d'un terminal en eau profonde conçu principalement comme une nouvelle passerelle maritime entre l'Amérique du Nord et l'Asie du Sud-Est.

Laurentia devait être opérationnel en 2024, avec une capacité annuelle de 700 000 EVP.

Port de Trois-Rivières

L'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) est en bonne voie de terminer son ambitieux projet de Terminal 21 en 2024.

Le projet de 130 millions de dollars augmentera la capacité de transbordement et d'entreposage du Port. Il comprend un terminal multiusager avec aire de transbordement pour le vrac sec, le vrac liquide et les marchandises générales, une aire de stockage de courte durée, des puits de raccordement et des conduits le long des quais ainsi qu'un chemin d'accès du côté ouest des infrastructures actuelles du Port. Trois nouveaux postes à quai de 231 mètres chacun seront aménagés, et la superficie du terminal sera agrandie de presque 100 000 m².

Selon les prévisions, le terminal augmentera le trafic de 1,5 million de tonnes par année et rehaussera la capacité du Port de presque 50 %.

L'APTR affirme que la demande se fait de plus en plus pressante pour le terminal, et que de nombreuses entreprises régionales veulent utiliser l'installation pour augmenter leur activité sur les marchés étrangers. Elle ajoute que le projet a aussi suscité énormément d'intérêt de la part d'entrepôts et d'acteurs de la chaîne de transport.

«Le Terminal 21 est un élément important du plan stratégique Cap sur 2030 de l'APTR, a dit Gaétan Boivin, PDG de l'APTR. Il constitue le plus grand projet d'expansion du Port depuis presque 100 ans.»

QSL

QSL a poursuivi son expansion en Amérique du Nord en faisant l'acquisition d'Empire Stevedoring en janvier. Voilà qui permet à QSL de bonifier sa gamme de services grâce à l'ajout de l'expérience d'Empire Stevedoring en matière de manutention de conteneurs. Sa présence géographique en est aussi augmentée au Canada et aux États-Unis. QSL avait déjà fait une percée sur le marché du golfe du Mexique en 2019 en acquérant un terminal à Houston. Empire Stevedoring est aussi présent

à Houston et à La Nouvelle-Orléans, en plus de Montréal, des Grands Lacs et des provinces de l'Atlantique.

«Nous sommes très optimistes pour le reste de 2021, a déclaré Robert Bellisle, président et chef de la direction de QSL. Malgré les perturbations dans la chaîne logistique, la demande s'est grandement intensifiée depuis le début de l'année. Nous avons un défi très motivant à relever en termes de croissance.

«Comme tous nos ports sont extrêmement occupés, nous continuons d'investir largement dans les opérations et dans les immobilisations pour nous assurer de continuer à offrir des services de qualité hors pair à nos clients dans l'ensemble du réseau. Nous commençons à récolter les fruits de nos investissements et de notre programme primé d'avant-garde TC3 [Tracking Cargo 3].»

À la suite du partenariat que QSL a formé avec la Ville de Sorel-Tracy, la construction de la première phase d'un nouveau terminal portuaire a commencé en mai. Il y aura une aire de manutention multimodale pour de l'engrais, du sel de voirie et des marchandises générales.

Terminaux maritimes fédéraux

FMT (Terminaux maritimes fédéraux) a signé fin mars un accord d'exploitation avec le Port Itawamba, dans le nord de l'État du Mississippi, augmentant ainsi sa présence dans le sud des États-Unis. L'installation sur la voie navigable Tennessee-Tombigbee dessert de nombreuses destinations, y compris celles le long de la côte américaine du golfe et jusque dans

into the U.S. Midwest. FMT is handling a variety of commodities including steel, bulk, forest products and project cargoes.

FMT President Louis Saint-Cyr said he believes the current momentum that FMT is experiencing will continue into 2022. "The big question remains what happens in mid-2022 and beyond," he said. "Inventories, such as coils, are moving at unprecedented speeds, which is clearly part of a 'catch-up' of demand in the marketplace. Only when we will see inventories being replenished to normal levels will we see the potential for the demand to slow down. Having said this, we see continued strong demand in the next few years for wood products, steel, and wind and infrastructure projects."

Mr. Saint-Cyr said the current high demand is also creating opportunities with customers to better support their intense logistics demands. "This will definitely create exciting business opportunities for FMT in the future as we look to expand beyond our brick-and-mortar activities," he said. "Overall, the pandemic has cemented our views regarding traditional and non-traditional revenue streams which need to be expanded in order to weather future crises."

"This year, with the help of our business development teams, it has been critical to validate our market assumptions for the next 24-36 months given the impact of the pandemic," Mr. Saint-Cyr continued. "We have concluded that we should not get overly distracted by current cyclic-

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

al shifts in our industry. Instead, we are looking to stay focused on our long-term strategic goals. We don't expect the current trends or the potential risks associated with a slowdown to lead to a material reset of our plans. Instead, we're looking for opportunities during this period of 'disruption' which are aligned with our business strategies, as I mentioned, by providing additional assistance to our customers as it relates to their logistics needs, staying focused on safety – especially given the high demands on our workforce – and working closely with our partners, such as port authorities, to develop new business opportunities."

Logistec Stevedoring

Logistec Stevedoring Inc. and its subsidiary in the U.S. Gulf Coast, Gulf Stream Marine, Inc. (GSM), announced at the beginning of the year that five terminals in Texas are now officially certified as part of the Green Marine Environmental Certification Program. GSM's Corpus Christi, Manchester, Brownsville, Care and Freeport terminals in Texas have joined Logistec's 13 other certified terminals across Canada and the U.S., for a total of 18. Logistec now has the greatest number of Green Marine-certified port terminals in North America.

"At Logistec, we are extremely optimistic for the future," said Frank Robertson, Vice-President, Operations. "We are pleased to report that Logistec's first two quarters of 2021 were solid, and strong demand is expected to last through the end of 2021, driven by continued investment in wind energy projects, structural steel for large infrastructure and construction projects, and a recovering oil and gas sector.

le Midwest américain. FMT manutentionne une variété de produits, y compris de l'acier, du vrac, des produits forestiers et des cargaisons spéciales.

Selon le président de FMT, Louis Saint-Cyr, l'élan de FMT se poursuivra jusqu'en 2022. «La grande question reste de savoir ce qui se passera à la mi-2022 et par la suite, dit-il. Les stocks, par exemple de bobines, évoluent à des vitesses inédites, ce qui relève clairement du rattrapage de la demande sur le marché. C'est seulement quand les stocks seront recons-titués aux niveaux normaux que nous verrons la possibilité d'un ralentissement de la demande. Cela dit, nous continuerons de voir une forte demande dans les prochaines années pour les produits de bois, l'acier et les projets d'éoliennes et d'infrastructure.»

M. Saint-Cyr estime que l'actuelle demande élevée crée des possibilités de mieux servir les clients pour répondre à leurs grands besoins en logistique. «Il y aura assurément de belles possibilités d'affaires pour FMT à l'avenir, alors que nous cherchons à nous développer au-delà de nos activités matérielles, dit-il. Dans l'ensemble, la pandémie a conforté nos points de vue sur les sources de revenus traditionnelles et non traditionnelles, qui doivent être élargies pour faire face aux futures crises climatiques.

«Cette année, avec l'aide de nos équipes de développement commercial, il a été essentiel de valider nos hypothèses sur le marché des 24 à 36 mois à venir compte tenu des répercussions de la pandémie. Nous avons conclu que nous ne devrions pas nous laisser trop distraire par les évolutions cycliques actuelles dans notre industrie. Au lieu, nous voulons rester concentrés sur nos objectifs stratégiques à long terme. Nous ne prévoyons pas que les tendances actuelles ou les risques potentiels associés à un ralentissement nous mèneront à



A “temporary extension project” has been completed at PSA Halifax. A northward capacity expansion is envisaged by the Port of Halifax in a few years.

Un projet d’agrandissement temporaire a été mené à bien par PSA Halifax. Le Port d’Halifax envisage une expansion vers le nord d’ici quelques années.

reconsidérer foncièrement nos plans. Au lieu, en cette période de perturbation, nous cherchons des possibilités à saisir qui concordent avec nos stratégies d'entreprise, comme je l'ai mentionné, en fournissant une assistance supplémentaire à nos clients en matière de logistique, en restant concentrés sur la sécurité – surtout au vu des grandes exigences imposées à nos effectifs – et en travaillant étroitement avec nos partenaires, comme les administrations portuaires, pour trouver de nouvelles possibilités d'affaires.»

Logistec Arrimage

Logistec Arrimage inc. et sa filiale sur la côte américaine du golfe, Gulf Stream Marine, Inc. (GSM), ont annoncé au début de l'année que cinq terminaux du Texas sont maintenant officiellement certifiés dans le cadre du programme de certification environnementale de l'Alliance verte. Les terminaux de GSM de Corpus Christi, de Manchester, de Brownsville, de Freeport, au Texas, s'ajoutent aux 13 autres terminaux certifiés de Logistec au Canada et aux États-Unis. Logistec compte maintenant le plus grand nombre de terminaux portuaires certifiés par l'Alliance verte en Amérique du Nord, soit 18.

«Chez Logistec, nous sommes extrêmement optimistes pour l'avenir, dit Frank Robertson, vice-président Opérations. Nous sommes heureux de rapporter que nos deux premiers trimestres de 2021 ont été solides, et nous prévoyons une forte demande jusqu'à la fin de 2021, à la faveur d'investissements continus dans des projets d'éoliennes, des besoins d'acier de charpente pour de grands projets d'infrastructure et de construction et de la reprise dans le secteur des hydrocarbures.

«Logistec est un acteur stratégique pour le vrac, les marchandises diverses et les cargaisons spéciales. Nous prévoyons une forte croissance dans les marchandises diverses et le transport de turbines éoliennes pour des parcs d'éoliennes partout en Amérique du Nord. De plus, sur la Voie maritime du Saint-Laurent, les cargaisons spéciales et les expéditions de matériel d'éoliennes continuent d'augmenter fortement. La capacité annoncée pour les projets d'éoliennes devant être construites au Canada en 2021-2022 est de 745 MW, ce qui en fait un marché très actif. Par exemple, l'Ontario et le Québec ont déjà plus de 9 000 MW de capacité installée. Voilà qui augure bien pour tous les partenaires dans ces chaînes d'approvisionnement vitales.»

Port d'Halifax

Le 18 mai, le Port d'Halifax a accueilli le CMA CGM **Marco Polo**, le plus grand porte-conteneurs à avoir jamais fait escale dans un port canadien. C'était aussi la première escale d'un navire de cette taille sur la côte est d'Amérique du Nord. Le navire a accosté au terminal à conteneurs South End exploité par PSA Halifax, où un agrandissement «temporaire» du poste d'amarrage a été réalisé.

ARRIMAGE EMPIRE
SE JOINT À
EMPIRE STEVEDORING
JOINS

QSL

LA RÉUSSITE SUR MESURE^{MD}
TAILOR-MADE SUCCESS™

+2000 employés
employees

+21M tonnes manutentionnées annuellement
tonnes handled annually

+50 terminaux en Amérique du Nord
terminals in North America

Waterstone
LES CULTURES
D'ENTREPRISE
LES PLUS
ADMIRÉES
DU CANADA

Green Marine

"Logistec is a strategic gateway for bulk, breakbulk and project cargo. We foresee substantial growth in breakbulk and in supplying wind turbines to wind energy facilities across North America. In addition, on the St. Lawrence Seaway, project cargo and wind shipments continue their robust growth trend. The capacity of Canadian wind energy projects slated for construction in 2021-2022 is listed as 745 MW – a very active market. For example, Ontario and Quebec account for more than 9,000 MW of installed capacity. This bodes well for all of the partners supporting these critical supply chains."

Port of Halifax

The Port of Halifax welcomed on May 18 the CMA CGM **Marco Polo**, the largest container vessel to call on a Canadian port, and the first call for a vessel of this size along the East Coast of North America. The vessel docked at the South End Container Terminal (SECT), operated by PSA Halifax, where a "temporary berth extension" is now complete.

The CMA CGM **Marco Polo** has a carrying capacity of 16,022 TEUs and is 396 metres long with a 54-metre beam. It sails on the weekly Ocean Alliance AWE3 service arriving direct from South Asia, Southeast Asia and China.

With the extension project finished, a continuous berth length of 800 metres and a depth of 16.5 metres, PSA Halifax is the only terminal in Eastern Canada that can accommodate Ultra-Class Container Vessels. The recent installation of a new Super Post-Panamax (SPPX) crane, the largest in Eastern Canada, brings the total number of SPPX quay cranes at PSA Halifax to five.

"The temporary extension was finished up in October and it's been receiving increasingly larger vessels ever since. The arrival of the **Marco Polo** made for an exciting couple of days here in Halifax!" said Lane Farguson, Manager of Media Relations and Communications for the Halifax Port Authority.

With regard to any future expansion, Mr. Farguson said, "In terms of an expansion north, we are looking right now at ways in which we can better utilize all of our existing assets and infrastructure, and it will be a few years yet before a major project like that is required. The shorter-term goal is to finalize plans for inter-terminal rail-based solutions in partnership with CN, the terminals, the Government of Canada and the Halifax Regional Municipality that will allow the gateway to grow while getting the majority of port-related container trucks out of downtown Halifax. We are still in the planning stages for that."

DP World in Saint John and B.C.

Hapag-Lloyd began a regular weekly Mediterranean service to Port Saint John at the end of May, with its vessels calling the DP World Saint John terminal.

"Hapag-Lloyd's decision to bring a transatlantic service to Saint John as the first port of call in North America reconfirms that the terminal's continued development, combined with CP's rail reach into North America's hinterland, are key in offering a more efficient supply chain

Le CMA CGM **Marco Polo** peut transporter 16 022 EVP. Il fait 396 mètres de longueur sur 54 mètres de largeur. Il assure le service hebdomadaire AWE3 Ocean Alliance arri-vant directement d'Asie du Sud, Asie du Sud-Est et Chine.

Depuis l'agrandissement, avec un poste d'accostage de 800 mètres avec une profondeur de 16,5 mètres, le terminal de PSA Halifax est le seul de l'Est canadien pouvant recevoir des porte-conteneurs de classe Ultra. La récente installation d'une nouvelle grue super post-Panamax (SPPX), la plus grande dans l'Est canadien, fait que PSA Halifax possède maintenant cinq grues de quai SPPX.

«L'agrandissement temporaire a été terminé en octobre, dit Lane Farguson, directeur des relations médias de l'Administration portuaire d'Halifax. Depuis, il a reçu des navires de plus en plus grands. L'arrivée du **Marco Polo** a engendré beaucoup d'animation pendant quelques jours ici à Halifax!»

En ce qui concerne toute expansion future, selon M. Farguson: «Vers le nord, nous examinons actuellement des façons de mieux utiliser nos actifs et notre infrastructure, et il faudra quelques années avant qu'un tel projet majeur soit nécessaire. À plus court terme, nous voulons finaliser le projet de solutions ferroviaires entre les terminaux, en partenariat avec CN, les terminaux, le gouvernement du Canada et la Municipalité régionale d'Halifax. Nous pourrons ainsi augmenter l'activité tout en éliminant la majorité des camions qui circulent au centre d'Halifax en transportant des conteneurs pour le Port. Nous en sommes encore aux étapes de planification.»

DP World à Saint John et en Colombie-Britannique

À la fin de mai, Hapag-Lloyd a commencé à assurer un service hebdomadaire entre la Méditerranée et Port Saint John. Ses navires accostent au terminal DP World de Saint John.

«La décision d'Hapag-Lloyd de choisir Saint John comme première escale en Amérique du Nord pour un service transatlantique confirme de nouveau que le développement du terminal, combiné à la portée du réseau ferroviaire du CP dans l'arrière-pays nord-américain, permet d'offrir une option de chaîne d'approvisionnement plus efficace aux transporteurs et aux clients», dit Matthew Leech, PDG de DP World Americas.

Pour Jim Quinn, alors PDG de Port Saint John, le nouveau service de conteneurs est une nouvelle preuve de tout ce qu'apporte au commerce et à l'investissement dans la région le projet pluriannuel de modernisation de 205 millions de dollars.

Sur la côte Ouest, DP World et New Gold Inc. ont conclu un accord à long terme pour l'exportation de concentrés de cuivre en passant par DP World Fraser Surrey. Ils utiliseront la technique des conteneurs rotatifs, c'est-à-dire des conteneurs complètement scellés qui sont renversés à l'intérieur de la cale du navire pour en décharger le contenu, plutôt que la méthode habituelle de chargement de vrac.

«Je suis enchanté du partenariat avec New Gold Inc., qui permettra de travailler plus efficacement, avec d'importants avantages environnementaux, a dit Maksim

Mihic, PDG de DP World (Canada). Le conteneur rotatif est une solution innovatrice qui améliorera la compétitivité des exportations canadiennes sur les marchés mondiaux.»

Les nouvelles activités au terminal maritime DP World Fraser Surrey devraient commencer au début de 2022.

Port de Prince Rupert

Dans le cadre du projet d'expansion du terminal à conteneurs Fairview, DP World Prince Rupert a récemment reçu sa huitième grue de quai. C'est la plus grande du Canada, avec une portée de 25 conteneurs.

«L'arrivée de cette grue témoigne de l'investissement continu de DP World à Prince Rupert, dit Monika Cote, directrice des communications de l'Administration portuaire de Prince Rupert. Elle créera de la valeur pour les transporteurs, car elle augmentera la productivité du terminal en ajoutant un deuxième poste d'amarrage, doté de quatre grues, pour accueillir les plus grands navires qui soient aujourd'hui.»

Le projet d'expansion de DP World augmentera la capacité de Fairview jusqu'à 1,6 million d'EVP d'ici le deuxième trimestre de 2022. Des travaux supplémentaires porteront la capacité à 1,8 million d'EVP au quatrième trimestre de 2023.

Entre-temps, le travail se poursuit sur le corridor Fairview-Ridley, comportant un nouveau tronçon de 5 km de route appartenant au Port et une liaison ferroviaire

option to carriers and customers," said Matthew Leech, CEO and Managing Director of DP World Americas.

Jim Quinn, then CEO of Port Saint John, said the new container service is further evidence that the port's multi-year \$205-million terminal modernization project continues to bring new business and investment to the region.

On the West Coast, DP World and New Gold Inc. have signed a long-term agreement for the export of copper concentrate through DP World Fraser Surrey using rotating containers. This technology allows fully sealed containers to be rotated 180 degrees within the hold of the vessel to unload the contents rather than using the traditional bulk ship loader.

"I am delighted to partner with New Gold Inc. to enable trade in a more efficient way, and with significant environmental benefits. The rotating container is an innovative solution that will improve the competitiveness of Canadian exports in the global markets," said Maksim Mihic, CEO and General Manager of DP World (Canada) Inc.

The new operation at the DP World Fraser Surrey marine terminal is expected to begin in early 2022.

Port of Prince Rupert

As part of the Fairview Container Terminal expansion project, DP World Prince Rupert recently received

EXPANDING THE RUPERT ADVANTAGE

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

Following the completion of DP World's most recent Fairview Terminal expansion in 2017, the next phase of expansion has commenced, increasing capacity to 1.8M TEUs by 2023. We're ready for you.



@rupertport

RUPERTPORT.COM



PRINCE RUPERT
Port Authority
CANADA'S LEADING EDGE

its eighth quay crane; it is Canada's largest crane, with an outreach of 25 containers.

"The arrival of this crane represents the continued investment from DP World in the Prince Rupert Gateway and will create value for shippers as it will enhance the terminal's productivity by creating a second four-crane berth that can service the largest vessels afloat today," said Monika Cote, Manager of Corporate Communications for the Prince Rupert Port Authority.

DP World's expansion project will increase Fairview's capacity to 1.6 million TEUs by the second quarter of 2022, with additional capacity work planned to bring the terminal to 1.8 million TEUs by the fourth quarter of 2023.

Meanwhile, work continues on the Fairview-Ridley Connector Corridor, a new five-kilometre port-owned road and expanded rail route, connecting Fairview Container Terminal and key infrastructure on Ridley Island. By using this new corridor, trucks will travel a much shorter route, reducing the distance by 15 kilometres and in turn cutting vehicle emissions, including greenhouse gases, by 75% for each trip, Ms. Cote said.

GCT Canada

GCT Canada continues to make significant investments in its terminals in B.C. It recently took delivery of two 14,000-TEU capable ship-to-shore cranes at GCT Vanterm and completed the final two tracks of the GCT Deltaport Intermodal Rail Yard Expansion Project. And it is continuing to advance its project to add 2 million TEUs of capacity to its existing Deltaport terminal.

"GCT has continued to invest in expansion, densification, and leading technology that modernizes our operations at GCT Vanterm and GCT Deltaport, ensuring we have the surge capacity and capability to absorb volume peaks reliably," said Eric Waltz, President of GCT Canada. "We will continue to focus on delivering the best service as a terminal operator – connecting our customers to their supply chains inland and being a leader in West Coast terminal fluidity. This starts with GCT Canada's strong relationships with supply chain partners in rail, trucking and labour – which are essential to this success."

"Looking forward, we are taking the next steps in increasing capability with the commissioning of the two new ship-to-shore cranes at GCT Vanterm and our significant investment in the GCT Deltaport Berth 4 Expansion Project."

With regard to the outlook and challenges moving forward, Mr. Waltz said, "Container volumes have been breaking records and are steadily high at terminals across the West Coast. As we enter the peak season for holiday inventory rebuilding, the short-term outlook shows little in the way of slowing down. With an aligned understanding of our customers' requirements, most notably the shift from 'just in time' to a 'just in case' inventory stocking schedule, GCT Canada has done an exceptional job handling the volume surges to date, without compromising container dwell times and service levels in the Port of Vancouver."

prolongée reliant le terminal à conteneurs Fairview et l'île Ridley. Grâce à ce nouveau corridor, les camions pourront réduire de 15 km la distance qu'ils parcourront, ce qui réduira les émissions des véhicules, y compris de gaz à effet de serre, de 75 % par trajet, signale Mme Cote.

GCT Canada

GCT Canada continue d'effectuer d'importants investissements dans ses terminaux en Colombie-Britannique. L'entreprise a récemment reçu deux grues navire-terre d'une capacité de 14 000 EVP à son terminal Vanterm. Elle a aussi terminé les deux dernières voies du projet d'expansion du triage intermodal au terminal GCT Deltaport. Elle poursuit son projet visant à ajouter 2 millions d'EVP de capacité à son terminal Deltaport.

«GCT a continué d'investir dans l'expansion, la densification et la technologie de pointe qui modernise les opérations à GCT Vanterm et GCT Deltaport, pour que nous disposions de la réserve de capacité voulue pour absorber les volumes de pointe de façon fiable, a dit Eric Waltz, président de GCT Canada. Nous continuerons de nous employer à fournir le meilleur service comme exploitant de terminaux, en rapprochant nos clients de leurs chaînes d'approvisionnement terrestres et en étant un chef de file en matière de fluidité des terminaux sur la côte Ouest. Tout commence par les liens solides avec les partenaires de GCT dans la chaîne d'approvisionnement – chemins de fer, camionnage, organisations ouvrières – qui sont essentiels au succès.

«Pour l'avenir, nous passons aux étapes suivantes pour augmenter la capacité en commandant deux nouvelles grues navire-terre à GCT Vanterm, et il y a notre important investissement dans le projet d'agrandissement du poste d'amarrage 4 à GCT Deltaport.»

Quant aux perspectives d'avenir et aux défis qu'il faudra relever, M. Waltz fait le point: «Les volumes de conteneurs ont établi des records et restent élevés aux terminaux de la côte Ouest. En arrivant à la saison de pointe de reconstitution des stocks en vue des fêtes, les perspectives à court terme ne montrent guère de ralentissement en vue. En tenant compte des nouvelles exigences de nos clients, notamment le passage du "juste à temps" au "juste au cas" pour ce qui est du calendrier de constitution de stocks, GCT Canada fait un excellent travail pour faire face aux pointes de volume jusqu'à présent, sans compromettre les temps de séjour ou les niveaux de service au port de Vancouver.

«Il reste des défis, surtout au-delà des terminaux, alors que la chaîne d'approvisionnement mondial continue d'être perturbée par la COVID et d'autres goulots d'étranglement. Il y a eu par exemple la récente fermeture du Port de Yantian, le blocage du canal de Suez et les pénuries de châssis et de conteneurs. Ce n'est pas seulement ce qui se passe au terminal, ni même en Colombie-Britannique ou au Canada. Des facteurs mondiaux ont des répercussions jusqu'ici. Nos investissements et notre innovation nous ont permis de répondre aux besoins de l'industrie en cette période difficile, et nous ont préparés en vue de la "nouvelle normalité", lorsque les économies nord-américaines seront pleinement relancées après la pandémie.»



© WILLIAM JANS/VFPA

A \$1 billion upgrade of the Neptune Terminals coal facility in North Vancouver is nearing completion.

Un projet de 1 milliard de dollars de développement du terminal de charbon de Neptune Terminals, à North Vancouver, est presque terminé.

Terminals Neptune

Un projet de 1 milliard de dollars de développement du terminal de charbon de Neptune Terminals à North Vancouver est presque terminé. Selon Chris Stannell, responsable des relations publiques de Teck Resources Ltd., un partenaire de Neptune Terminals, le projet en est maintenant à la mise en service, et les choses progressent conformément au plan.

«Le projet de Neptune augmente sensiblement la capacité de chargement au terminal, tout en réduisant les coûts globaux de la logistique du charbon sidérurgique», dit M. Stannell.

Il y a un nouveau chargeur de navires au poste d'amarage 1 et un nouveau culbuteur double de wagons qui sert à décharger les trains de charbon sidérurgique canadien. La première livraison a été déchargée au moyen du nouveau culbuteur double le 19 avril. 

“Challenges will remain, especially beyond the terminals, as the global supply chain continues to face disruption from COVID and other bottlenecks. The recent shutdown of the Port of Yantian, the Suez Canal blockage, and the chassis and container shortages are examples. It’s not just about what is happening on the terminal or even in B.C. or Canada. These global factors have cascading impacts here. Our investments and innovation have enabled us to support the industry’s needs at this critical time and have prepared us for the ‘next normal’ when North American economies fully reopen post-pandemic.”

Neptune Terminals

A \$1-billion upgrade of North Vancouver's Neptune Terminals' coal terminal is nearing completion. Chris Stannell, Public Relations Manager for Teck Resources Ltd., which is a partner in Neptune Terminals, said the project is now in the commissioning phase and ramp-up will continue as planned.

“The Neptune upgrade project significantly increases terminal-loading capacity while lowering our overall steel-making coal logistics costs,” he said.

The project includes a new ship loader at Berth 1, and a new tandem railcar dumper, which is used to unload trains of Canadian steelmaking coal. The first steelmaking coal was unloaded using the new rotary double railcar dumper on April 19. 



GREENTECH



Decarbonization challenges dominate GreenTech 2021

Les défis de la décarbonisation dominent GreenTech 2021

© DREAMSTIME

Elimination from the world's oceans of the sight of ship funnels spewing clouds of carbon emissions has become a major priority of the marine industry.

Éliminer la vue de navires parcourant les océans avec leurs cheminées éjectant des nuages d'émissions de carbone est devenu une priorité de l'industrie maritime.

Julie Gedeon

Decarbonization constituted a major focus of the GreenTech 2021 conference held virtually on June 2-4 with various stakeholders underscoring the urgency of integrating to new technologies.

Bryan Comer, who leads the Marine Program at the International Council on Clean Transportation (ICCT), noted that shipping emissions increased by 10 percent between 2010 and 2018, adding that the biggest surprise from the International Maritime Organization's fourth greenhouse gas study was the approximately 150-percent rise in methane emissions between 2012 and 2018.

"Even though LNG consumption increased by only 29 percent, a ship burning LNG within inefficient steam engines tuned for low nitrogen oxide to comply with IMO regulations emits unburnt methane that we call methane slip," Mr. Comer explained. "With about a quarter of the ships being built today for LNG-fuel, we could see by the fifth IMO GHG study methane emissions being another 50 percent higher than 2018 under a business-as-usual scenario."

La décarbonisation a été un thème majeur au colloque GreenTech 2021, tenu virtuellement du 2 au 4 juin. Divers intervenants ont insisté sur l'urgence d'adopter de nouvelles technologies.

Bryan Comer dirige le programme maritime de l'International Council on Clean Transportation (ICCT). Il a noté que les émissions du transport maritime ont augmenté de 10 % entre 2010 et 2018, ajoutant que la plus grande surprise de la quatrième étude de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les gaz à effet de serre concerne les émissions de méthane: elles ont pour leur part augmenté d'environ 150 % entre 2012 et 2018.

«Même si la consommation de GNL a augmenté de seulement 29 %, les navires qui utilisent le GNL dans des machines inefficaces réglées pour limiter les oxydes d'azote afin de respecter la réglementation de l'OMI émettent du méthane non brûlé, explique M. Comer. Comme environ le quart des navires construits aujourd'hui consommeront du GNL, il se peut que la cinquième étude de l'OMI sur les GES constate des émissions de méthane encore 50 % plus élevées qu'en 2018, si rien ne change.»

M. Comer est un de ceux qui mettent en garde contre des conséquences imprévues. Les systèmes d'épuration des gaz d'échappement réduisent les émissions atmosphériques, mais l'utilisation d'épurateurs à boucle ouverte a mené au rejet d'eau de lavage acide contenant des hydrocarbures aromatiques polycycliques, des matières particulières, des métaux lourds et d'autres polluants. «Nous avons au moins 10 milliards de tonnes de rejets d'eau de lavage d'épurateurs par année, y compris 300 millions de tonnes dans les ports», a dit M. Comer.

Pour l'ICCT, la décarbonisation pourrait commencer avec les plus petits navires faisant des trajets plus courts, pour évoluer jusqu'aux grands cargos effectuant de longs voyages. L'ICCT croit par ailleurs que le GNL et les bio-carburants joueront un rôle relativement modeste dans la décarbonisation, vu qu'il y aura probablement peu de versions disponibles et que les impacts de chaque carburant sur l'ensemble de son cycle de vie devront être pris en compte.

«Comme le secteur, à l'échelle mondiale, a toujours misé sur le carburant le moins coûteux permis, il faudra sans doute des exigences réglementaires pour assurer la transition voulue», a ajouté M. Comer.

Paul Blomerus, chef de la direction de ClearSeas, le Centre pour le transport maritime responsable au Canada, a abondé dans le même sens. Son organisme sans but lucratif voué à la recherche a constaté qu'en 2015, quand la limite de teneur en soufre pour le carburant est passée de 0,5 à 0,1 % dans la zone de contrôle des émissions (ZCE) d'Amérique du Nord, le nombre de navires faisant le détour

Mr. Comer was among those warning about unintended consequences. While exhaust gas cleaning systems reduced air emissions, open-loop scrubbers have led to an acidic wash-water containing polycyclic aromatic hydrocarbons, particulate matter, heavy metals and other pollutants. "We're showing that at least 10 billion tonnes of scrubber wash-water are discharged each year, including 300 million tonnes in ports," Mr. Comer said.

ICCT envisions decarbonization starting off with smaller vessels on shorter itineraries but ending up with full-sized cargo ships traveling long distances. It also sees LNG and biofuels playing a relatively small role in decarbonization with a limited supply of the bio-versions likely available and the impacts of each fuel's entire life-cycle having to be considered.

"The global industry's historical reliance on the least expensive permissible fuel will likely necessitate regulations to bring about the needed transition," Mr. Comer added.

Such need was underscored by Paul Blomerus, the Executive Director of ClearSeas, the Centre for Responsible Marine Shipping in Canada. The not-for-profit research facility noted that when the sulphur content limit in fuel went from 0.5 to 0.1 percent in 2015 within North America's Emission Control Area (ECA), the number of vessels taking a longer route across the Pacific to steer clear of the stricter ECA requirements increased significantly.

"The consequences of those decisions are that fuel consumption actually went up and, depending on the de-



A CUSTOMIZED APPROACH TO ENSURE SAFE AND SMOOTH HARBOUR TRAFFIC

+ 900 EMPLOYEES | 23 BUSINESS LOCATIONS

QUEBEC | ONTARIO | MARITIME PROVINCES
WESTERN CANADA | FAR NORTH | CARIBBEAN

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

GROUPOCEAN.COM
+1 877 694-1414

A WORLD-CLASS COMPANY AND
A TRUSTED BUSINESS PARTNER



© THOMAS BENNIE

An evocative photo symbolizing how protecting the ocean environment has become vital for carriers, shippers and ordinary citizens.

Photo évocatrice témoignant de l'importance vitale qu'accordent aujourd'hui les transporteurs, les expéditeurs et les citoyens ordinaires à la protection de l'environnement océanique.

tour, greenhouse gases rose between three and eight percent," Mr. Blomerus shared. "And, of course, the total sulphur content also went up because you're burning higher sulphur content fuel just outside the ECA."

Maersk's net-zero carbon goal amidst climate emergency

Lee Kindberg, Maersk Line's Director of Environment & Sustainability, stressed the need for action this decade to address what her company now regards as a climate emergency. "Global logistics are such a huge and growing part of the worldwide carbon footprint that we absolutely have to be active now," Kindberg emphasized. "We can't wait for 2050 or 2040."

Using the IMO's 2008 baseline, Maersk has already reduced its CO₂ emissions per container per kilometre by 46 percent. "So, basically, it takes us about half the fuel it did 12 years ago to move a container a kilometre," Ms. Kindberg announced.

New more efficient larger vessels, along with retrofitting as well as data analysis for operational changes such as just-in-time deliveries, have added up to major fuel savings worldwide. "But energy efficiency is not going to get us to zero," Ms. Kindberg added. "That's going to take a true transformation."

Maersk has committed to having its first net-zero-carbon vessel operational by 2023 instead of 2030. "It's about 2,700 TEUs ... what we might call a feeder vessel but capable of ocean voyages of 4,000 to 6,000 kilometres," Ms. Kindberg said. "This is to get the experience oper-

par le Pacifique – pour éviter les restrictions – a considérablement augmenté.

«Ces décisions ont fait que la consommation de carburant a augmenté, plus ou moins selon la longueur du détour, et les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 3 à 8 %, a dit M. Blomerus. En outre, évidemment, le soufre total a aussi augmenté, du fait de la consommation de carburant à plus forte teneur de souffre juste à l'extérieur de la ZCE.»

Carbone net zéro de Maersk face à l'urgence climatique

Selon Lee Kindberg, directrice, Environnement et Développement durable chez Maersk, il faut agir cette décennie pour faire face à ce que son entreprise considère maintenant comme une urgence climatique: «La logistique constitue une grande partie de l'empreinte carbone mondiale, et elle augmente encore, si bien que nous devons absolument agir maintenant. Nous ne pouvons pas attendre 2050 ou 2040.»

Par rapport à la référence de 2008 de l'OMI, Maersk a déjà réduit ses émissions de CO₂ par conteneur et par kilomètre de 46 %. «Donc essentiellement, il nous faut à peu près la moitié autant de carburant qu'il y a 12 ans pour déplacer un conteneur d'un kilomètre», a indiqué M^{me} Kindberg.

De nouveaux navires plus efficaces et plus grands, des navires modernisés et des changements opérationnels fondés sur l'analyse de données, comme les livraisons juste à temps, ont permis de grandes économies de carburant dans le monde entier. «Cependant, a ajouté M^{me} Kindberg, l'efficacité énergétique ne nous amènera pas à zéro. Pour cela, il faudra une véritable transformation.»

Maersk s'est engagé à déployer son premier navire carbone net zéro d'ici 2023 au lieu de 2030. «Il fera environ 2 700 EVP... ce que nous pourrions appeler un navire collecteur, mais capable de voyages en mer de 4 000 à 6 000 km, a dit M^{me} Kindberg. Nous acquerrons ainsi de l'expérience du mode carbone net zéro, et nous montrerons que c'est une réalité.»

Maersk offre déjà un service sans carbone en utilisant du biocarburant, et prévoit alimenter le nouveau navire carbone net zéro au biométhanol ou à l'e-méthanol.

Après avoir examiné l'évaluation sur l'ensemble du cycle de vie et l'éventail des gaz à effet de serre, Maersk a renoncé à inclure le GNL dans ses stratégies visant zéro émission nette. Comme la plupart des machines actuelles au GNL sont des modèles deux temps à basse pression, l'entreprise a tenu compte des plus fortes émissions de GES et du rejet involontaire de méthane.

Peter Keller de Sea-LNG plaide pour le GNL

Peter Keller, président de Sea-LNG, a fait valoir les arguments en faveur du GNL. «La possibilité de faire quelque chose immédiatement, même si ce n'est pas la solution parfaite, vaut certainement mieux qu'attendre une solution magique dont nous ne savons même pas encore si elle sera valable», a dit M. Keller. Il a comparé le GNL à l'hydrogène, à l'ammoniac et à d'autres carburants qui n'ont pas encore été éprouvés.

ating in a net-carbon mode and to send a signal that this is real."

Already offering a carbon-free service using biofuel, Maersk expects to power the new net-zero-carbon vessel on bio-methanol or e-methanol.

After looking at the full lifecycle assessment and portfolio of greenhouse gases, Maersk decided against including LNG in its net-zero-emission strategies. With most engines currently in use with LNG being low-pressure two-stroke models, the company took the larger GHG emissions and methane slip into account in making this decision.

Peter Keller of Sea-LNG makes case for LNG

Peter Keller, the Chair of Sea-LNG, made the case in favour of LNG. "The opportunity to do something now – even if it's not the perfect solution – is certainly better than waiting for a magical elixir that we don't even yet know if it's going to work," said Mr. Keller in comparing LNG to hydrogen, ammonia or other still unproven fuel sources.

He noted that academics have confirmed up to a 23-percent GHG reduction based on a century-long timetable through LNG use in high-pressure, two-stroke engines, along with steady improvements in other models.

Sea-LNG regards bio- and synthetic-LNG investments as essential to achieve 2030 and 2050 zero-emis-

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



**URGENCE
MARINE INC**

Call : 514.640.3138



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

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



www.urgencemarine.com
Montreal (Quebec) Canada

sion targets, especially given the lighter energy-density of other cleaner fuel possibilities. "When you're out on a vessel for one or two weeks, the amount of cargo you have versus the amount of fuel you have to carry to transport it becomes a very large issue," Mr. Keller stated.

He noted the public's greater acceptability of LNG as a fuel and the necessary infrastructure available within the Great Lakes with LNG bunkering now being done at the Port of Hamilton.

Shell's willingness to partner

Melissa Williams, Shell's VP Marine, Sectors & Decarbonization, announced the company's aim to be a net-zero emission energy business by 2050 or sooner in step with society. "We're aiming to reduce the net-carbon footprint from the energy products we sell by 30 percent by 2035 and 65 percent by 2050," she related.

Taking a section-by sector approach, Ms. Williams related Shell's willingness to partner with the marine industry whose primary interest so far has been in bio-fuel availability because of its drop-in fuel convenience, along with LNG for new-builds.

"If anyone is interested in decarbonization, I'm the one – the first with this title – to help people maneuver through Shell to figure out where we are with this journey," Ms. Williams stated. "We don't have all the answers, but we can tell you what we do know, and we can learn from what you know..."

The wind power alternative

Gavin Allwright, the Secretary General of the International Windship Association (ISWA), presented the advantages of modern wind power, that could lead up to saving a third of the energy needed to move cargo for retrofits and much more on new-builds.

"When we're talking retrofitting, we're adding 5 to 20 percent propulsive energy delivery and possibly up to 30 percent," Mr. Allwright said. "That's based on a motor vessel profile, so that's no change in speed or routing, but simply putting this system onto a vessel whose design wasn't optimized for such a system."

The ISWA estimated savings on investment are significantly lower than those calculated by the IMO. To reduce greenhouse gases by 50 percent by 2050 (compared to 2008 levels), IMO researchers estimate a cumulative investment of \$1 trillion to \$1.4 trillion between 2030 and 2050. The investment would be \$1.4 trillion to \$1.9 trillion to achieve full decarbonization by 2050.

Neoline is among the increasing number of companies harnessing wind power by developing its own wind-propelled cargo ship to operate between France and North America. The itinerary is set between St. Nazaire, France, to Baltimore, Maryland, Halifax, Nova Scotia, and Saint Pierre and Miquelon in the Gulf of St. Lawrence. By using sails at the reduced speed of 11 knots, the company aims to reduce fuel consumption by 80 to 90 percent compared to the same type of vessel at 15 knots. The hybrid model will allow the vessel to remain on schedule if there's no wind.

Il a souligné le fait que des chercheurs ont confirmé une réduction possible de 23 % des GES, sur la base d'un calendrier de 100 ans, en utilisant le GNL dans des machines deux temps à haute pression, ainsi que des améliorations constantes selon d'autres modèles.

Sea-LNG considère qu'il est essentiel d'investir dans le bio-GNL et le GNL synthétique pour atteindre les objectifs d'émission zéro de 2030 et de 2050, surtout compte tenu de la plus faible densité énergétique d'autres carburants plus propres. «Quand vous êtes en mer avec un navire pendant une ou deux semaines, la cargaison que vous transportez par rapport à la quantité de carburant que vous devez emporter pour la transporter devient une question très importante», a soutenu M. Keller.

Il a souligné le fait que le public accepte plus volontiers le GNL comme carburant et l'existence de l'infra-structure nécessaire sur les Grands Lacs, le soutage de GNL se faisant maintenant au Port de Hamilton.

Shell cherche partenaires

Melissa Williams, vice-présidente de Shell chargée de la décarbonisation, a annoncé le but de son entreprise d'être émission nette zéro d'ici 2050 ou plus tôt, en phase avec la société. «Nous visons à réduire l'empreinte carbone nette des produits énergétiques que nous vendons de 30 % d'ici 2035 et de 65 % d'ici 2050», a-t-elle précisé.

Adoptant une démarche secteur par secteur, M^{me} Williams a affirmé la disposition de Shell à travailler en partenariat avec l'industrie maritime, qui s'est surtout intéressée au biocarburant en raison de sa commodité comme carburant de remplacement, ainsi qu'au GNL pour les nouveaux navires.

«Si quelqu'un s'intéresse à la décarbonisation, je suis la personne – la première portant ce titre – qui peut aider à s'y retrouver chez Shell pour comprendre où nous en sommes sur ce parcours, a déclaré M^{me} Williams. Nous n'avons pas toutes les réponses, mais nous pouvons vous dire ce que nous savons, et nous pouvons apprendre de ce que vous savez...»

L'option de la propulsion éolienne

Gavin Allwright, secrétaire général de l'International Windship Association (IWSA), a vanté les avantages de la propulsion éolienne moderne. Elle peut mener à des économies du tiers de l'énergie nécessaire au transport de marchandises dans le cas de navires modifiés en conséquence, et bien plus dans le cas de nouveaux navires.

«Pour les navires transformés, nous ajoutons 5 à 20 % d'énergie propulsive, voire jusqu'à 30 %, a dit M. Allwright. C'est ce qui est possible avec un navire à moteur, sans changement dans la vitesse ou les parcours, simplement en installant le système sur un navire dont la conception n'est pas optimisée pour le recevoir.»

L'investissement estimé par l'IWSA est sensiblement moins élevé que celui calculé par l'OMI. Pour réduire les gaz à effet de serre de 50 % d'ici 2050 (par rapport aux niveaux de 2008), les chercheurs de l'OMI estiment qu'il faudrait un investissement cumulatif de 1 000 à 1 400 milliards de dollars entre 2030 et 2050. Pour réaliser une décarbonisation complète d'ici 2050, il faudrait 1 400 à 1 900 milliards de dollars.

Neoline fait partie du nombre croissant d'entreprises qui tirent parti de la propulsion éolienne. Elle a mis au point son propre navire à propulsion éolienne naviguant entre la France et l'Amérique du Nord. Il se rend de Saint-Nazaire (France) à Baltimore (Maryland), Halifax (Nouvelle-Écosse) et Saint-Pierre-et-Miquelon dans le golfe du Saint-Laurent. En utilisant des voiles et en adoptant une vitesse de 11 noeuds, l'entreprise compte réduire la consommation de carburant de 80 à 90 % par rapport à un navire comparable allant à 15 noeuds. La propulsion hybride permettra au navire de respecter ses horaires même en l'absence de vent.

Au début de la conférence, le ministre des Transports du Canada, Omar Alghabra, a annoncé la création par le gouvernement fédéral d'un fonds pour les combustibles propres qui ouvrira une nouvelle ère dans la propulsion des navires. «Le fonds positionnera le Canada comme chef de file mondial dans le secteur de l'hydrogène, en plus d'exécuter la Stratégie canadienne pour l'hydrogène», a dit le ministre.

Les clients privilégient la durabilité environnementale

Martin Lavoie, directeur des opérations chez Rio Tinto Aluminium, a constaté un net changement dans les attentes des clients quant aux impacts de la chaîne d'approvisionnement: «Nous voyons clairement un changement d'attitude chez Apple, Nespresso et Anheuser-Busch, désormais parmi nos clients cherchant une source d'aluminium écoresponsable.»

Entre 2008 et 2020, Rio Tinto a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 46 % (par rapport aux niveaux de 2008). L'entreprise vise à réduire encore l'intensité de ses émissions de 15 % (par rapport aux niveaux de 2018) d'ici 2030. «Tous nos projets de croissance seront désormais carbone zéro», dit M. Lavoie. Il ajoute que le but ultime est d'arriver globalement à carbone zéro d'ici 2050.

«Pour les transports tant entrants que sortants, nous voulons recourir davantage au transport maritime, en raison de sa plus faible intensité de GES. Pour y arriver, nous devons tenir compte d'autres aspects de la stratégie sur la durabilité», dit M. Lavoie en parlant par exemple des liaisons à destination et au départ des ports.

Antidia Cidores, gestionnaire de projets à l'Alliance verte en Europe, a noté que si diverses technologies émergent pour améliorer la conception écologique de la prochaine génération de navires d'ici 2030, il reste à savoir ce que les banques et autres investisseurs et prêteurs choisiront de financer.

Une bonne part des discussions de GreenTech ont porté sur la décarbonisation, mais il y a eu d'autres sujets importants: infrastructure plus durable et plus résiliente face au changement climatique; nouvelles technologies mises à l'essai par des armateurs; gains en efficience de terminaux d'avant-garde; ou protection des mammifères marins et de la biodiversité.

L'événement organisé en ligne par l'Alliance verte a réuni un nombre record de 400 participants, a constaté David Bolduc, directeur général de l'Alliance verte. L'Alliance verte lance déjà l'invitation à se rendre à Montréal du 15 au 17 juin prochain lorsque, si tout va bien, GreenTech 2022 redeviendra une rencontre en personne, dans un monde postpandémie. 

When the conference opened, Canada's Transport Minister Omar Alghabra announced the federal government's establishment of a clean fuels fund to kickstart a new era in powering vessels. "The fund would position Canada as a global hydrogen leader and deliver on our hydrogen strategy," he said.

Sustainability shift in customer expectations

At Rio Tinto Aluminum, Operations Director Martin Lavoie observed a clear shift in customer expectations when it comes to supply chain impacts. "We're clearly seeing a mindset change with Apple, Nespresso, and Anheuser-Busch now among our customers seeking a supply of responsible aluminum."

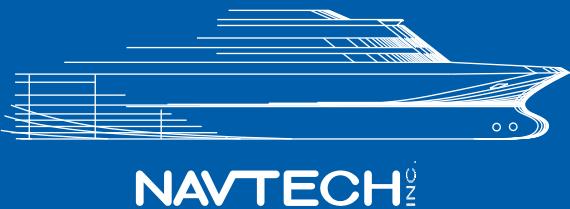
Between 2008 and 2020, Rio Tinto reduced its emissions by 46 percent (compared to the 2008 levels), and the company aims to further reduce greenhouse gas emissions intensity by 15 percent (compared to 2018 levels) by 2030. "All our growth projects from now onward will be zero-carbon," Mr. Lavoie said, adding that the ultimate goal is zero-carbon overall by 2050.

"From an inbound/outbound movement, we clearly want to move toward more use of marine transport because of its lower GHG intensity, but to do that we have to take into account other aspects of the sustainability strategy," Mr. Lavoie said in reference, for example, to the links to and from ports.

Antidia Cidores, Green Marine Europe's project manager, noted that while various technologies are coming to the fore in terms of the better eco-design for the next generation of ships by 2030, a big question will be what banks and other investment/lending institutions will choose to finance.

Other important topics broached at the conference included more sustainable and resilient infrastructure in the wake of climate change, ship owners piloting new technologies, advanced terminal energy efficiencies, and marine mammal and biodiversity protection.

While saying it was disappointing to have a planned in-person gathering cancelled for the second year in a row, David Bolduc, Green Marine's Executive Director, saluted the record number (400) of registrants. GreenTech 2022 is scheduled for Montreal next June 15-17. 



NAVTECH[®]

NAVAL ARCHITECTURE NAVAL

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

tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca info@navtech.ca

JOURNAL

Avantage Saint-Laurent maritime vision well received

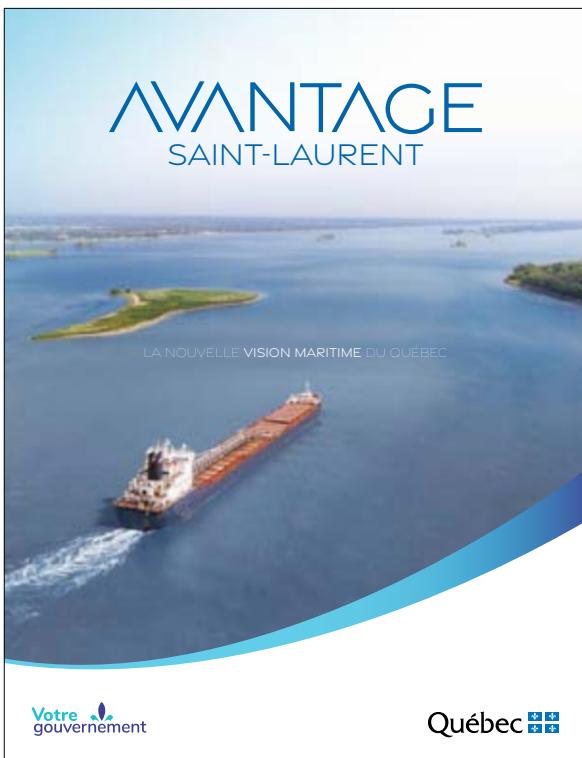
Making the St. Lawrence River a high-performance economic corridor that respects ecosystems and riverside communities is the focus of Quebec's new maritime vision: *Avantage Saint-Laurent* which was outlined in mid-June in Trois-Rivières. Chantal Rouleau, Minister for Transport and Minister responsible for the Montreal region, in the presence of Jean Boulet, Minister of Labour, Employment and Social Solidarity and Minister responsible for the Mauricie region, unveiled this blueprint. Eagerly awaited by industry, it was well received.

A total of \$926.9 million has been earmarked to implement this new maritime vision between now and 2024-2025. It succeeds the Maritime Strategy action plan of the previous Liberal government which had laid strong emphasis on developing port industrial zones and on transforming Quebec into a mega-hub of transatlantic trade.

«The St. Lawrence River is a strong symbol of our identity,» said François Legault, Premier of Quebec. «This seaway, which is a collective heritage to be preserved, will become a source of wealth for all Quebecers. This vision, which calls for the participation of coastal communities and maritime stakeholders throughout Quebec, will make the blue economy a pillar of economic recovery.»

«It is with great pride that we unveil the vision of *Avantage Saint Laurent*. It will allow us to exploit the economic, social and environmental potential of this vast territory that is the St. Lawrence. It is the result of extensive consultations and I firmly believe that it will make maritime Quebec more innovative, modern and inclusive,» said Chantal Rouleau, Minister for

La vision maritime d'Avantage Saint-Laurent bien accueillie



Nearly \$1 billion has been earmarked to implement Quebec's new maritime blueprint between now and 2024-2025.

Presque 1 milliard de dollars ont été prévus pour la mise en œuvre du nouveau plan maritime du Québec d'ici 2024-2025.

ciale et ministre responsable de la région de la Mauricie, Jean Boulet, a dévoilé ce projet. Attendu avec impatience par l'industrie, il a été bien accueilli.

Un total de 926,9 millions de dollars est prévu pour mettre en œuvre cette nouvelle vision maritime d'ici 2024-2025. Elle succède au plan d'action de la Stratégie maritime du précédent gouvernement libéral, qui avait mis l'accent sur le développement de zones industrielo-portuaires et sur la transformation du Québec en méga-hub du commerce transatlantique.

«Le fleuve Saint-Laurent est un fort symbole de notre identité», a déclaré François Legault, premier ministre du Québec. «Cette voie maritime, qui constitue un patrimoine collectif à préserver, va devenir une source de richesse pour l'ensemble des Québécois. Cette vision, qui appelle à la participation des communautés côtières et des acteurs du milieu maritime de partout au Québec, fera de l'économie bleue un pilier de la relance économique.»

«C'est avec une grande fierté que nous dévoilons cette vision qu'est l'Avantage Saint-Laurent. Elle permettra l'exploitation du potentiel économique, social et environnemental de ce vaste territoire qu'est le Saint-Laurent. Elle est le fruit d'une importante consultation et je crois fermement qu'elle rendra le Québec maritime plus innovant, moderne et inclusif», a déclaré Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal.

Trois orientations guideront les actions d'Avantage Saint-Laurent:

1. Doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives (300 millions de dollars);
2. Assurer une navigation efficace sur le fleuve dans le respect des écosystèmes (232,6 millions de dollars);
3. Offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables (394,3 millions de dollars).

Avec ces trois grandes orientations, le gouvernement entend s'appuyer sur les 3 200 kilomètres de possibilités qu'offre le fleuve pour accroître la richesse collective du Québec.

Faits saillants

- 232,6 millions de dollars seront consacrés à la mise en place d'un corridor économique intelligent ainsi qu'à la gestion des risques maritimes et à la protection des écosystèmes.
- Un corridor économique intelligent favorisera le développement d'un système interconnecté et autonome le long du Saint-Laurent qui permettra aux usagers du fleuve d'avoir accès aux données stratégiques dont ils ont besoin et ainsi d'optimiser leurs activités.
- Plusieurs observations et besoins exprimés lors de la tournée régionale réalisée en 2019 ont été pris en compte dans l'élaboration d'Avantage Saint-Laurent. Des consultations ont été menées auprès de représentants d'organismes publics et institutionnels, d'entreprises touristiques, d'entreprises liées ou non au secteur maritime, d'organismes environnementaux et de communautés autochtones.

Les parties prenantes accueillent favorablement la nouvelle vision

Serge Le Guellec, PDG de Transport Desgagnés et président du conseil d'administration des Armateurs du Saint-Laurent, s'est exprimé au nom de l'industrie maritime. «La nouvelle vision maritime nous permettra de continuer à jouer un rôle de



© TRANSPORT DESGAGNÉS

Serge Le Guellec

CEO Transports Desgagnés
PDG de Transport Desgagnés



© PORT OF TROIS-RIVIÈRES

Gaétan Boivin

President and CEO,
Port of Trois-Rivières
PDG du Port de Trois-Rivières



© CARGOM

Mathieu Charbonneau

Executive Director of CargoM
Directeur général de CargoM



© MONTREAL PORT AUTHORITY

Martin Imbleau

President and CEO,
Montreal Port Authority
PDG de l'Administration portuaire
de Montréal

premier plan au Canada et en Amérique du Nord», a-t-il déclaré.

M. Le Guellec a particulièrement noté l'importance accordée: au transport maritime à courte distance et à la volonté d'implanter des navettes fluviales dans la grande région de Montréal; à la mise en place d'un corridor maritime économique intelligent, un autre projet ambitieux qui fera appel aux talents québécois dans les domaines de pointe des technologies de l'information et de l'ingénierie des systèmes; aux technologies alternatives novatrices

With these three major orientations, the government intends to draw on the 3,200 kilometres of opportunities offered by the river to increase Quebec's collective wealth.

Key Highlights

- \$232.6 million will be devoted to the establishment of an intelligent economic corridor as well as to the management of maritime risks and the protection of ecosystems.
- An intelligent economic corridor will promote the development of an interconnected and autonomous system along the St. Lawrence that will allow river users to have access to the strategic data they need and thus optimize their activities.
- Several observations and needs expressed during the regional tour conducted in 2019 were taken into account in the development of Avantage Saint-Laurent. Consultations were held with representatives of public and institutional organizations, tourism companies, businesses related or not to the maritime sector, environmental organizations and Aboriginal communities.

Stakeholders welcome new vision

Commenting on behalf of the maritime shipping industry was Serge Le Guellec, CEO of Transport Desgagnés and Chairman of the Board of Directors of Les Armateurs du Saint-Laurent. «The new maritime vision will allow us to continue to play a leading role in Canada and North America,» he declared.

Mr. Le Guellec particularly noted the importance given to: shortsea shipping and the desire to implement river shuttles in the greater Montreal area; the implementation of an intelligent economic maritime corridor, another ambitious project that will make use of Quebec's talents in the cutting-edge fields of information technology and systems engineering; innovative technologies/alternatives to contri-

bute to the reduction of GHG emissions and the reduction of noise from maritime transport - advances that require a strong link with the scientific community in Quebec.

Other favorable comments followed from the Port of Montreal, the Port of Trois-Rivières, the Port of Quebec and CargoM, the Logistics and Transportation Metropolitan Cluster of Montreal.

Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières, said Avantage Saint-Laurent provides "important additional support" for the realization of the port's On Course for 2030 development plan.

Mathieu Charbonneau, Executive Director of CargoM, stated: "Without a doubt, Avantage Saint-Laurent will not only improve existing infrastructures, but also facilitate the implementation of innovative, smart, sustainable

and economically viable projects for our supply chain."

"Our shared will to move forward together to make the St. Lawrence River a more prosperous, smarter, and lower-carbon economic corridor to sustainably serve our businesses and families lays the solid foundation for a collaboration that will empower us to innovate and shine around the world," said Martin Imbleau, President and CEO of the Montreal Port Authority.

For its part, the Port of Quebec applauded the action plan's orientations. "This river is the source and origin of our foundation. The strong and eloquent initiative by the Quebec government represents the best way of remarkably enhancing it and paying it homage," remarked Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority. 

pour contribuer à la réduction des émissions de GES et à la réduction du bruit du transport maritime - des avancées qui nécessitent un lien fort avec la communauté scientifique québécoise.

D'autres commentaires favorables ont suivi de la part du Port de Montréal, du Port de Trois-Rivières et de CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal.

Gaétan Boivin, président-directeur général du Port de Trois-Rivières, a déclaré qu'Avantage Saint-Laurent apporte un «soutien supplémentaire important» à la réalisation du plan de développement Cap sur 2030 du Port.

Mathieu Charbonneau, directeur général de CargoM, a déclaré: «Avantage Saint-Laurent viendra, sans nul doute, bonifier les infrastructures en place, mais aussi faciliter la mise en œuvre de projets

innovants, intelligents, durables et économiquement viables pour notre chaîne logistique.»

«Notre volonté commune d'avancer ensemble pour faire du fleuve Saint-Laurent un corridor économique plus prospère, plus intelligent et plus sobre en carbone pour servir durablement les entreprises et les familles d'ici fonde les bases solides d'une collaboration qui nous permettra d'innover et de rayonner partout dans le monde», a déclaré Martin Imbleau, président-directeur général de l'APM.

Pour sa part, le Port de Québec a accueilli très favorablement les orientations du plan d'action. «Ce fleuve est à la source et l'origine de notre fondation. Le geste fort et éloquent posé par le gouvernement du Québec est la meilleure façon de le valoriser remarquablement et de lui rendre hommage», commentait Mario Girard, PDG du Port de Québec. 

CMPA Launches the National Centre of Expertise on Maritime Pilotage

Professional Licensed maritime pilots across Canada hold extensive technical and local knowledge. The Canadian Marine Pilots' Association (CMPA) recently announced the launch of a National Centre of Expertise that brings together pilots from every pilotage district across Canada and provides a unique source of expertise on technical matters, training and accreditation, and professional conduct.

The Centre will provide government and stakeholders with advice on key matters related to the technical dimension of piloting and on any issue affecting the exercise of the profession, and will work with industry to optimize operational parameters. Through the CMPA's

relationship with the International Maritime Pilots' Association, the Centre will also have input into decisions of the International Maritime Organization affecting maritime pilotage.

"Canadian pilots have always strived to ensure safety and protect the environment throughout Canada's ports and waterways, and bring awareness to the role and expertise of our maritime pilots," said Captain Simon Pelletier, Canadian Marine Pilots' Association President. "It's our expert pilots that help us maintain our 99.9 per cent safety record, and we are excited to create this Centre as a tool and resource to continue to better our practices and lead in innovation."

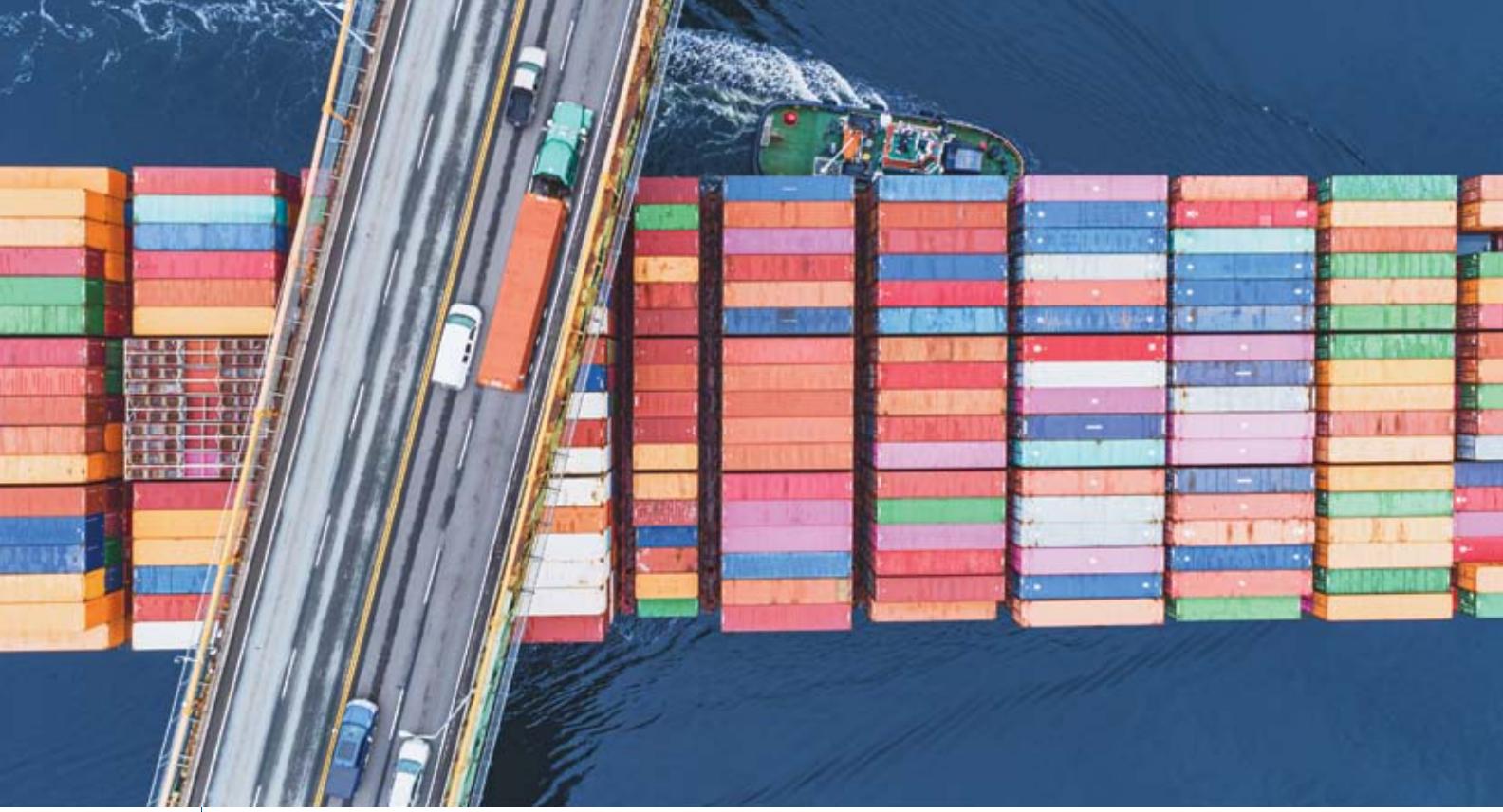
Les pilotes maritimes professionnels brevetés du Canada possèdent de vastes connaissances techniques et locales. Dans ce contexte, l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) a annoncé la création du Centre national d'expertise en pilotage maritime, regroupant les pilotes de toutes les circonscriptions de pilotage du pays, et qui constitue une source inégalée d'expertise sur toute question technique reliée au pilotage, à la formation et à la certification, et à l'éthique professionnelle.

Le Centre partagera avec le gouvernement et les intervenants son expertise sur les questions liées à la dimension technique du pilotage et sur les sujets touchant l'exercice de la profession. Il travaillera en plus avec l'industrie afin d'optimiser les paramètres opérationnels. Grâce à la relation

L'APMC lance le Centre national d'expertise en pilotage maritime

qu'entretient l'APMC avec l'International Maritime Pilots' Association, le Centre participera aux décisions de l'Organisation maritime internationale concernant le pilotage maritime.

«Les pilotes canadiens ont toujours cherché à assurer la sécurité du public et la protection de l'environnement dans tous les ports et voies navigables du Canada, en plus de sensibiliser le public au rôle et aux compétences des pilotes maritimes, mentionne le capitaine Simon Pelletier, président de l'APMC. Nos pilotes chevronnés contribuent à maintenir un taux de succès de 99.9 % en matière de sécurité. Nous sommes heureux de créer ce centre. Il représente un outil et une ressource qui nous permettront de constamment améliorer nos pratiques et de demeurer leaders en innovation».



© GETTY IMAGE

The Centre will facilitate the exchange of views between local pilot groups and government on matters of training and accreditation.

Le Centre facilitera les échanges de vues entre groupes de pilotes locaux et instances gouvernementales au sujet de la formation et de la certification.

Le Centre facilitera également l'échange de vues entre les groupes de pilotes locaux et le gouvernement en matière de formation et de certification, et fournira un point de vue éclairé quant aux critères que devraient respecter les candidats afin d'obtenir leur brevet initial de pilote et de le conserver tout au long de leur carrière. De plus, le Centre souhaite déterminer quelles sont les compétences professionnelles spécifiques allant au-delà de celles qui sont requises pour l'obtention et le maintien d'un brevet, et aussi offrir aux pilotes de la formation sur des questions d'intérêt professionnel, notamment sur des sujets techniques et légaux.

Le comité de gestion du Centre se compose de pilotes disposant de connaissances et de compétences spécialisées, et qui sont issus des groupes de pilotes partenaires d'un bout à l'autre du pays. Ils seront responsables d'établir des normes relatives aux aspects techniques clés de la profession de pilotage, afin de maintenir la position de leader mondial du Canada en matière de pilotage et d'innovation, et de maximiser la sécurité et l'efficience opéra-

tionnelles dans les ports et voies navigables du pays.

«Nous savons que nos pilotes sont des experts dans leur domaine et nous sommes heureux de les rassembler pour qu'ils continuent à tirer profit des connaissances des uns et des autres afin de progresser», déclare le capitaine Alain Arseneault, président du Centre. Le pilotage maritime est d'abord et avant tout au service du public et nous sommes convaincus que le Centre permettra d'offrir au public, au gouvernement et aux parties intéressées de l'industrie une source nationale de connaissances et de compétences en matière de questions relatives au pilotage de navires au Canada.

L'APMC est membre de l'International Maritime Pilots' Association, qui représente les pilotes de plus de 50 pays au monde. L'APMC joue un rôle actif au sein de diverses autres associations d'envergure mondiale, notamment l'Organisation maritime internationale, en plus de participer à leurs délibérations sur des questions telles que la sécurité du transport maritime et la réglementation. 

The Centre will also facilitate the exchange of views between local pilot groups and government on the matters of training and accreditation with advice on the criteria that applicants must meet to be issued an initial pilot license, and to maintain a license throughout their career. Additionally, the Centre is interested in identifying specific competencies beyond those required to obtain and maintain a license, and in providing training on issues of professional interest to pilots, including technical and legal matters.

The managing committee of the Centre is made up of pilots with specialized knowledge and expertise from partner pilotage groups across Canada. They will be responsible for setting guidelines on key technical aspects of the piloting profession to uphold Canada's position as a world-leader in pilotage and innovation, so as to maximize operational safety and efficiency in ports

and waterways across the country.

“We know our pilots are the experts in their field, and we are excited to bring them together to continue to learn and grow from each other’s knowledge,” said Captain Alain Arseneault, President of the Centre. “First and foremost, maritime pilotage exists to serve the public interest, and we are confident that the Centre will help provide the public, government, and industry stakeholders with a national source of knowledge and expertise to matters related to piloting vessels in Canada.”

The CMPA is a member of the International Maritime Pilots' Association which represents pilots from over 50 countries throughout the world. The CMPA is active in a number of other worldwide organizations, including the International Maritime Organization, contributing to their deliberations on such matters as safety and regulatory issues. 

Les tarifs de conteneurs resteront à des niveaux record jusqu'en 2022

Selon Moody's Investors Service, les tarifs d'expédition de conteneurs resteront à des niveaux record pour le reste de cette année et jusqu'en 2022. La demande mondiale dépasse considérablement la capacité dans un environnement qui augmentera encore les bénéfices des transporteurs.

«Nous nous attendons à ce que les performances financières soient encore meilleures en 2021 qu'elles ne l'étaient en 2020», a déclaré l'agence de notation. «La demande pour les biens des consommateurs et de l'industrie reste très forte alors qu'une offre limitée de nouveaux navires entre sur le marché.»

Moody's s'attend à ce que les solides performances financières et opérationnelles s'étendent aux secteurs du vrac sec et des pétroliers. Cela a conduit à sa décision de faire passer la note du segment du transport maritime de stable à positive. L'agence a indiqué que son scénario de base pourrait même être trop prudent, la demande dans les trois secteurs augmentant et la capacité restant limitée.

Moody's s'attend à une croissance des volumes comprise entre 5 et 7 % contre une croissance des capacités de 4 %. Clarksons Research Services prévoit une croissance du volume de 5,7 % avec une croissance de la capacité de 4 %. IHS Markit, société mère de JOC.

com, prévoit une croissance de 7,5 % du volume des conteneurs et une croissance de 3,2 % de la capacité.

Le déséquilibre offre-demande est en faveur des transporteurs depuis des mois. Les bénéfices d'exploitation des 11 transporteurs déclarants, mesurés en bénéfices avant intérêts et impôts (EBIT), ont atteint 16,2 milliards de dollars au premier trimestre, soit plus que la somme des 10 premiers trimestres précédents combinés, a rapporté Sea-Intelligence Maritime Analysis.

Drewry a estimé que les bénéfices d'exploitation de toutes les compagnies maritimes de conteneurs en 2020 s'élevaient à 26,6 milliards de dollars, contre environ 5 milliards de dollars en 2019. Le cabinet de conseil a récemment estimé que les bénéfices d'exploitation de l'industrie atteindraient 35 milliards de dollars en 2021, mais cette estimation devrait être augmentée en raison d'une demande toujours élevée et à des hausses de tarifs persistantes sur les principaux échanges est-ouest.

Selon la plateforme d'analyse comparative Xenata, les taux au comptant sur les expéditions entre l'Europe du Nord et la côte est des États-Unis ont récemment atteint plus de 3 000 \$ par EVP, soit plus de 200 % au-dessus d'avant la pandémie de 2019. 

Container rates to remain at record levels into 2022

According to Moody's Investors Service, container shipping rates will remain at record levels for the rest of this year and into 2022. Global demand is significantly outpacing capacity in an environment that will further increase carrier profits.

“We expect financial performance to be even better in 2021 than it was in 2020,” the ratings agency stated. “Consumer and industrial demand for goods remains very strong while a limited supply of new vessels is entering the market.”

Moody's expects the strong financial and operational performance to extend to the dry bulk and tanker sectors. This has led to its decision to upgrade the shipping segment rating from stable to positive. The agency indicated that its base case scenario may even be too conservative with demand in all three sectors increasing and capacity remaining tight.

Moody's expects volume growth of between 5 and 7 percent against capacity growth of 4 percent. Clarksons Research Services is predicting volume growth of 5.7 percent with capacity growth of 4 percent. IHS Markit, parent company of

JOC.com, is forecasting 7.5 percent growth in container volume and 3.2 percent growth in capacity.

The supply demand imbalance has been in the carriers' favor for months. Operating profits of the 11 reporting carriers, measured in earnings before interest and taxes (EBIT), reached \$16.2 billion in the first quarter, greater than the sum of the previous 10 first quarters combined, reported SeaIntelligence Maritime Analysis.

Drewry estimated that operating profits for all container shipping lines in 2020 totaled \$26.6 billion, up from about \$5 billion in 2019. The consultancy recently estimated that the industry operating profits will surge to \$35 billion in 2021, but this estimate is expected to be boosted due to continuing high demand and persistent rate increases on the major east-west trades.

According to benchmarking platform Xenata, spot rates on North Europe-US East Coast recently hit over \$3,000 per TEU, over 200 percent above pre-pandemic 2019. On China-North Europe, spot rates were as high as \$5,726 per TEU – up a huge 636 percent. 



©CMA-CGM



© LUCIE LEFRANÇOIS

Photo shows an icebreaker of the Canadian Coast Guard escorting a Groupe Desgagnés tanker in Arctic waters.

Un brise-glace de la Garde côtière canadienne escorte un navire-citerne du Groupe Desgagnés dans les eaux de l'Arctique.

Augmentation importante du nombre de navires transitant par le passage du Nord-Ouest

De plus en plus de navires traversent les eaux du Canada dans le passage du Nord-Ouest (PNO), selon un rapport publié par le Groupe de travail du Conseil de l'Arctique sur la protection du milieu marin de l'Arctique (PAME).

De 2013 à 2019, le nombre de navires naviguant dans les eaux du passage du Nord-Ouest a augmenté de 44 %, passant de 112 à 160 navires uniques. Les types de navires les plus courants pour naviguer dans la zone sont les vraquiers, les cargos généraux, les bateaux de pêche et les navires de croisière.

La majorité des navires commerciaux engagés dans les trafics du PNO battent pavillon canadien, et sont principalement

exploités par le Groupe Desgagnés et NEAS. Ils sont suivis des navires battant pavillon des îles Marshall, du Panama et des Bahamas.

Il y a également eu une augmentation spectaculaire de la distance totale parcourue dans la région, qui a plus que doublé de 2013 à 2019, selon le rapport du PAME. Au total, les navires ont parcouru 2 980 milles nautiques en 2013, mais ce nombre est passé à 6 170 milles nautiques en 2019.

Le rapport sur l'état de la navigation dans l'Arctique est le troisième à utiliser la base de données sur le trafic des navires dans l'Arctique du PAME. Les deux rapports précédents portaient sur les tendances de la navigation et le mazout lourd.

Large increase of ships transiting Canada's waters in Northwest Passage

More and more vessels are passing through Canada's marine waters in the Northwest Passage (NWP), according to a report published by the Arctic Council's Working Group on the Protection of the Arctic Marine Environment (PAME).

From 2013 to 2019, the number of ships sailing in Northwest Passage waters increased by 44 percent, from 112 to 160 unique vessels. The most common ship types to navigate the area are bulk carriers, general cargo vessels, fishing vessels and cruise ships.

The majority of commercial ships engaged in the NWP trades are Canadian-flagged, mainly operated by Groupe Desgagnés and NEAS. They are followed by vessels flagged from the Marshall Islands, Panama and the Bahamas.

There has also been a dramatic increase in overall miles distance traveled in the region, which more than doubled from 2013 to 2019, the PAME report found. In aggregate, the ships traveled 2,980 nautical miles in 2013, but that number climbed to 6,170 nautical miles in 2019.

The Arctic Shipping Status report is the third using

PAME's Arctic Ship Traffic Database. The two previous reports focused on shipping trends and heavy fuel oil.

The waterways surrounding the Canadian Arctic are comprised of approximately 36,000 islands, making it one of the most complex geographies on Earth. It is populated by coastal Canadian communities without road/rail transport to the South. Largest settlement is Iqaluit, with a population of about 8,000.

There are six primary routes. Two can accommodate deeper-draft vessels, while the others are shallow due to limiting shoals and rocks res-

tricting the draught of vessels to under 10 metres.

In recent years, thanks to the substantial sea ice retreat, the NWP has become a growing destination for cruise ships. The 2016 voyage by the **Crystal Serenity** attracted widespread attention to the route's luxury tourism potential.

However, as a result of the global pandemic, the Canadian government banned the entry of large cruise ships into its waters in 2020 and placed additional restrictions on passenger and pleasure vessels using Arctic waters. This past February, Canada extended the ban to 2022. 

Les voies navigables entourant l'Arctique canadien comprennent environ 36 000 îles, ce qui en fait l'une des géographies les plus complexes de la planète. Il est peuplé de communautés côtières canadiennes sans transport routier / ferroviaire vers le Sud. Le plus grand établissement est Iqaluit, avec une population d'environ 8 000 habitants.

Il existe six itinéraires principaux. Deux peuvent accueillir des navires à tirant d'eau plus profond, tandis que les autres sont peu profonds en raison de la limitation des hauts-fonds et des roches limitant le tirant d'eau des navires à moins de 10 mètres.

Ces dernières années, grâce au recul considérable de la glace de mer, le PNO est devenu une destination de plus en plus importante pour les navires de croisière. Le voyage de 2016 du **Crystal Serenity** a attiré une large attention sur le potentiel touristique de luxe de la route.

Cependant, en raison de la pandémie mondiale, le gouvernement canadien a interdit l'entrée de grands navires de croisière dans ses eaux en 2020 et a imposé des restrictions supplémentaires aux navires de passagers et de plaisance utilisant les eaux de l'Arctique. En février dernier, le Canada a prolongé l'interdiction jusqu'en 2022. 

Environmental group intensifies attack on Port of Vancouver's RBT2 project

The Fraser Estuary is on the brink of collapse and if built the Roberts Bank Terminal 2 could be the tipping point, according to Delta-based environmental activist group APE (Against Port Expansion in the Fraser Estuary BC).

"When the Port of Vancouver sends its newly updated information for the Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) project to the Minister of Environment and Climate Change Canada it will perpetuate four Port-generated myths," APE alleged in a recent press release.

The long-delayed updated port brief will be responding to a March 2020 report by a federal review panel that identified "significant environmental effects" in many areas should RBT2 be built as currently planned.

"Port and industrial development cannot be allowed to destroy the mudflats, wetlands

and ocean habitat, an integral part of the Roberts Bank ecosystem, relied on by millions of migratory and other shorebirds, salmon, other fishes, crabs and southern resident killer whales," APE affirmed. "The Federal Government has no choice. It must deny approval for Roberts Bank Terminal 2."

The four myths evoked by APE:

1. That the man-made island for the terminal will not impact the Roberts Bank ecosystem because it is built in deep water well away from shores and habitats.

• Reality: It will impact the ecosystem by altering tidal flows, water temperatures and salinity fluctuations, reducing the polyunsaturated fatty acids and Omega 3 in biofilm.

2. That it can be built in a way such that it can operate in ways that can mitigate impact.

Un groupe environnemental intensifie son attaque contre le projet RBT2 du Port de Vancouver

L'estuaire du Fraser est au bord de l'effondrement et, s'il est construit, le Terminal 2 de Roberts Bank pourrait en être le point de basculement, selon le groupe de défense de l'environnement APE (Against Port Expansion in the Fraser Estuary BC), basé à Delta.

«Lorsque le Port de Vancouver enverra au ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada ses informations récemment mises à jour sur le projet de Terminal 2 de Roberts Bank (RBT2), il perpétuera quatre mythes générés par le Port», a affirmé APE dans un récent communiqué de presse.

La mise à jour du dossier portuaire, longtemps retardée, répondra à un rapport de mars 2020 d'une commission d'examen fédérale qui a relevé des «effets environnementaux importants» dans de nombreux domaines si le RBT2 était construit comme il est prévu actuellement.

«On ne peut pas laisser le développement portuaire et industriel détruire les vasières, les zones humides et l'habitat océanique, partie intégrante de l'écosystème de Roberts Bank, dont dépendent des millions d'oiseaux migrateurs et d'autres oiseaux de rivage, des saumons, d'autres poissons, des crabes et des orques résidents du sud», affirme l'APE. «Le gouvernement fédéral n'a pas le choix. Il doit refuser l'approbation du Terminal 2 de Roberts Bank.»

Les quatre mythes évoqués par l'APE:

1. Que l'île artificielle pour le terminal n'aura pas d'impact sur l'écosystème de Roberts Bank parce qu'elle est construite en eau profonde, loin des côtes et des habitats.

La réalité: Elle aura un impact sur l'écosystème en modifiant les flux de marée, les températures de l'eau et les fluctuations de la salinité, réduisant ainsi les acides gras polyinsaturés et les oméga 3 dans le biofilm.



© PORT OF VANCOUVER

Apart from environmental issues, a Delta-based green activist group raises questions of whether RBT2 is necessary to meet demand in 2030 in light of current expansion plans by DP World and Global Container Terminals.

En plus de soulever des questions environnementales, un groupe écologiste de Delta demande si le Terminal 2 de Roberts Bank est réellement nécessaire pour répondre à la demande en 2030 compte tenu des projets d'expansion de DP World et de Global Container Terminals.

2. Qu'il peut être construit de manière à pouvoir fonctionner de façon à atténuer l'impact. Il sera bon pour les Canadiens et bon pour la Salish Sea, laissant derrière lui un héritage de bénéfices environnementaux grâce au projet.

La réalité: Les scientifiques d'Environnement Canada déclarent que les impacts du projet sur le biofilm (une source de nourriture essentielle pour des millions d'oiseaux de rivage) «devraient être d'une grande ampleur, permanents, irréversibles et continus. En d'autres termes, immuables».

3. Que le biofilm peut être recréé à grande échelle pour remplacer tout biofilm perdu à cause du projet.

La réalité: Les scientifiques d'Environnement Canada déclarent: «Il n'existe pas de techniques reconnues pour remédier à l'absence de biofilm fonctionnel pour les oiseaux de rivage sur les vasières intertidales», et il n'y a pas assez d'autres habitats disponibles pour remplacer ce qui sera perdu si le RBT2 est construit. Par consé-

quent, l'atténuation de cette perte d'habitat n'est pas possible.

4. Que ce projet est nécessaire parce que la côte ouest du Canada manque de capacité de terminal à conteneurs et que ce projet est le seul à pouvoir répondre aux besoins du Canada d'ici la fin de la décennie.

La réalité: Les expansions actuellement prévues fourniront une capacité suffisante pour les décennies à venir sans qu'il soit nécessaire de construire le RBT2. Global Container Terminals et DP World ajoutent tous deux de la capacité à Vancouver. Vancouver et DP World ont annoncé des plans pour une grande expansion à Prince Rupert, ajoutant jusqu'à 5 millions de conteneurs (équivalents vingt pieds - EVP) d'ici 2030.

Ces expansions fourniront à la côte ouest du Canada une capacité de plus de 10 millions de conteneurs (EVP), dépassant ainsi les prévisions de Vancouver de 7,5 à 8,8 millions d'EVP d'ici 2045. 

It will be good for Canadians and good for the Salish Sea, leaving a legacy of environmental benefits behind as a result of the project.

- Reality:** Environment Canada scientists state the project's impacts on biofilm (a critical food source for millions of shorebirds) "are anticipated to be high in magnitude, permanent, irreversible, and continuous. In other words, immittigable."

3. That Biofilm can be re-created on a large scale to replace any biofilm that is lost because of the project.

- Reality:** Environment Canada scientists state, "there are no accepted techniques to remediate for functional biofilm for shorebirds on intertidal mudflats", nor enough other available habitat to replace what will be lost if RBT2 is built. Therefore mitigation for this habitat loss is not possible.

4. That this project is needed because West Coast Canada is running out of container terminal capacity and this is the only project to meet Canada's needs by the end of the decade.

- Reality:** Current planned expansions will provide plenty of capacity for decades to come without ever needing to build RBT2. Global Container Terminals and DP World are both adding capacity in Vancouver and DP World announced plans for a large expansion at Prince Rupert, adding up to 5 million container capacity (Twenty Foot Equivalent Units - TEU) by 2030.

These expansions will provide West Coast Canada in excess of 10 million container (TEU) capacity, exceeding Vancouver's own forecasts for 7.5 to 8.8 million TEUs by 2045. 

ALGOMA CENTRAL CORPORATION https://www.algonet.com/	47
ARCELORMITTAL https://touscelormittal.com	Back Cover / Couverture arrière
ATLANTIC CONTAINER LINE (ACL) https://www.aclcargo.com/	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/	7
CHAMBER OF SHIPPING http://www.cosbc.ca/	51
DESGAGNÉS https://desgagnes.com/	Inside Front Cover / Couverture intérieure avant
EUROMARITIME 2022 (Exhibitors/Exposants) https://www.euromaritime.fr/7-exhibitors	27
FMT - Federal Marine Terminals FMT - Terminaux maritimes fédéraux http://www.fmtcargo.com/	65
FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC https://fondationimq.ca/	88
HAMBURG SÜD https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/index.html	31
HOPA PORTS - HAMILTON OSHAWA PORT AUTHORITY https://www.hopaports.ca/	46
KILDAIR SERVICE ULC http://kildair.com/	4
LPA - LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY APL - ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES https://www.pilotageslaurent.gc.ca	57
MGT - MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrml.com/login.php	63
MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME http://www.sim-pilot.com	Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière
MINISTÈRE DES TRANSPORTS https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/avantage-st-laurent/	35
NATIONAL CENTER OF EXPERTISE ON MARITIME PILOTAGE CENTRE NATIONAL D'EXPERTISE EN PILOTAGE MARITIME https://www.pilotage-expertise.ca/	1

NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE http://navtech.ca	79
OCEAN https://www.groupocean.com/	75
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI https://papa-appa.ca/	50
PORT OF ANTWERP PORT D'ANVERS https://www.portofantwerp.com/en/nextgendistrict	20
PORT OF HALIFAX https://www.portofhalifax.ca/	15
PORT OF JOHNSTOWN http://www.portofjohnstown.com/	55
PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL https://www.port-montreal.com	33
PORT OF PRINCE RUPERT https://www.rupertport.com/	71
PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES http://www.portsi.com	37
PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://portrr.com/en/	38
PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD https://www.portvalleyfield.com	40-41
QSL https://www.qsl.com/en	69
SPLIETHOFF http://www.spliethoff.com	43
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT http://seaway.ca	10
THORDON BEARINGS https://thordonbearings.com/	67
TRAVERSE RDL - RIVIÈRE-DU LOUP/SAINTE-SIMÉON https://traverserdl.com/	56
URGENCE MARINE http://urgencemarine.com	77
VALPORT http://valport.ca	40-41

FONDATION DE
l'Institut maritime du Québec

EMBARQUEMENT IMMÉDIAT
CAP SUR L'AVENIR !

Campagne majeure de financement 2019-2024

Objectif : 2,5 M \$

**Embarquez dans le mouvement
en faisant un DON !**

En savoir plus :
www.fondationimq.ca

60 %
atteint



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!

Quebec, Quebec
CANADA

OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE

THE MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators networked to a common simulation control system
- Perfected own ship models suitable for pilot training and advance manoeuvring



LEADING-EDGE TRAINING DEVELOPED BY PILOTS FOR PILOTS

- Post-Panamax Vessels: New Challenges for Pilots
- Escort Operations for Pilots
- Advanced (Pilotage) Radar Techniques in Restricted Waters
- Emergency Shiphandling Procedures for Pilots
- Bridge Resource Management for Marine Pilots (BRM-P) Renewal
- Azimuthing Propulsion Systems for Pilots
- Ship-to-Ship (STS) Manoeuvres
- Other specific training programs developed on request

TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

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



A division of the

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

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

Géant depuis 60 ans

A giant for 60 years



Inauguré en 1961 et réputé internationalement pour la qualité de ses infrastructures, le port de Port-Cartier est aujourd’hui le plus grand port privé au Canada. Nous sommes fiers du chemin parcouru et de l’avenir prometteur qui se dresse devant nous !

Inaugurated in 1961 and renowned internationally for the quality of its infrastructures, the port of Port-Cartier is now the largest private port in Canada. We are proud of how far we have come and of the bright future ahead.

60 ans, ça se fête !

60 years is worth celebrating!



CHEMIN DE FER ET PORT
RAILWAY AND PORT

En savoir plus >
Learn more >