No103

# Maritime Magazine

www.maritimemag.com
HIVER • WINTER 2021-2022

## GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
Cargo rebound mirrors economic trends

## RÉSEAU GRANDS LACS–SAINT-LAURENT
La remontée du trafic reflète les tendances de l'économie

At 50, Ocean Group 'powers' into international markets

Canadian carriers remain strongly engaged in Arctic shipping

Le Groupe Océan a 50 ans et s'étend à l'international

Les transporteurs canadiens restent bien présents dans l'Arctique

8,95 $
7 25274 85866 8 03

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

# Desgagnés, une vision innovante

## *Desgagnés, a vision for innovation*

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

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

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

CANADA STEAMSHIP LINES
OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.
NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.
Find out how we do our part to operate responsibly in our Corporate Sustainability Report.
Découvrez comment nous faisons notre part pour agir de manière responsable dans notre Rapport de développement durable.
www.cslships.com
Montréal's Top Employers 2021
Photo: Jason Desjardins

HIVER 2021-2022 • WINTER 2021-2022

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

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

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

Traducteurs / Translators: Pierre Cremer, Luc Zimmer

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE
4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
Tel.: 514-937-9009

ADMINISTRATION
Pierre Terrien, Éditeur/Publisher
pterrien@maritimemag.com
3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE
Marie Dussault
mdussault@maritimemag.com

**Marketing, Business Development and Production Director**
**Directeur Marketing, Développement des affaires et Production**
Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com
Tel.: 514-937-5080 (direct)

Authors have sole responsability for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be unpublished. However, we reserve the right to review or retouch any text accepted by the editorial committee. No part of this magazine can be reproduced without written authorization.

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

Dépôt légal / Copyright:
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN-1201-5415

**SUBSCRIBE / S'ABONNER**

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

BY MAIL (1 year/4 issues)
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.

Canada

www.maritimemag.com

# 103 SUMMARY SOMMAIRE

## CHRONIQUES / *COLUMNS*

**5** PREMIÈRE BORDÉE / *FIRST WATCH*
Leo Ryan

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

**14** ÉCHOS DU PACIFIQUE / *PACIFIC HORIZONS*
Colin Laughlan

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

**23** LE JOURNAL DE LA VOIE MARITIME / *THE SEAWAY JOURNAL*
Terence F. Bowles

**86** *Maritime HRM Conference 2021* highlights Québec maritime human resources management challenges

La conférence *GRH Maritime 2021* souligne les défis de gestion de la main-d'œuvre maritime québécoise

## Et aussi / And more...

**81** JOURNAL

**88** ANNONCEURS / *ADVERTISERS*

**26 M DOSSIER**

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
RÉSEAU GRANDS LACS–VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

CARGO REBOUND MIRRORS ECONOMIC TRENDS

LA REMONTÉE DU TRAFIC REFLÈTE LES TENDANCES DE L'ÉCONOMIE

Leo Ryan • Brent Frederick • Julie Gedeon • Bill Beck

**60 M DOSSIER**

*At 50, Ocean Group 'powers' into international markets*

Le Groupe Océan a 50 ans et s'étend à l'international

Leo Ryan

**74 M DOSSIER**

*Canadian carriers remain strongly engaged in Arctic shipping*

Les transporteurs canadiens restent bien présents dans l'Arctique

Carroll McCormick

## COUVERTURE / *COVER*

*Without tugboats, the indispensable workhorses of the marine industry in all weather and water conditions, ships would not be able to find safe berth to deliver their cargo. How fitting it is, therefore to highlight one of the powerful, bright blue tugboats of Québec City-based OCEAN Group celebrating its 50th anniversary this year as it pursues significant market penetration nationally and internationally.*

Les remorqueurs sont les chevilles ouvrières du secteur maritime, par tous les temps et tous les états de mer. Sans eux, aucun navire ne pourrait s'amarrer en toute sécurité pour décharger sa cargaison. Il est donc tout indiqué de donner la vedette à un des puissants remorqueurs bleu vif du Groupe Océan, de Québec, qui célèbre cette année son 50e anniversaire en poursuivant son expansion au pays et à l'étranger.

Photo: Groupe Océan/ Ocean Group

# 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.

CERTIFIED • GREEN MARINE • CERTIFIED • GREEN MARINE •

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

# L'*annus horribilis* de la chaîne d'approvisionnement

Sauf peut-être pour de grands exploitants de porte-conteneurs qui ont tiré parti des circonstances pour réaliser des bénéfices inédits en demandant des taux de fret astronomiques en pleine pandémie de COVID-19, 2021 a été une année résolument horrible. Les chaînes d'approvisionnement ont été bouleversées par une combinaison de facteurs – y compris une surchauffe de la demande des consommateurs, des événements météorologiques extrêmes et la paralysie d'un passage maritime international.

On pourrait même dire que 2021 est l'année où l'expression «chaîne d'approvisionnement» familière aux professionnels de la logistique est entrée dans le langage quotidien de milliards de citoyens de la planète. Alors que l'économie donnait des signes de reprise, la fragilité de la chaîne d'approvisionnement moderne a été exposée de tous côtés: sur les

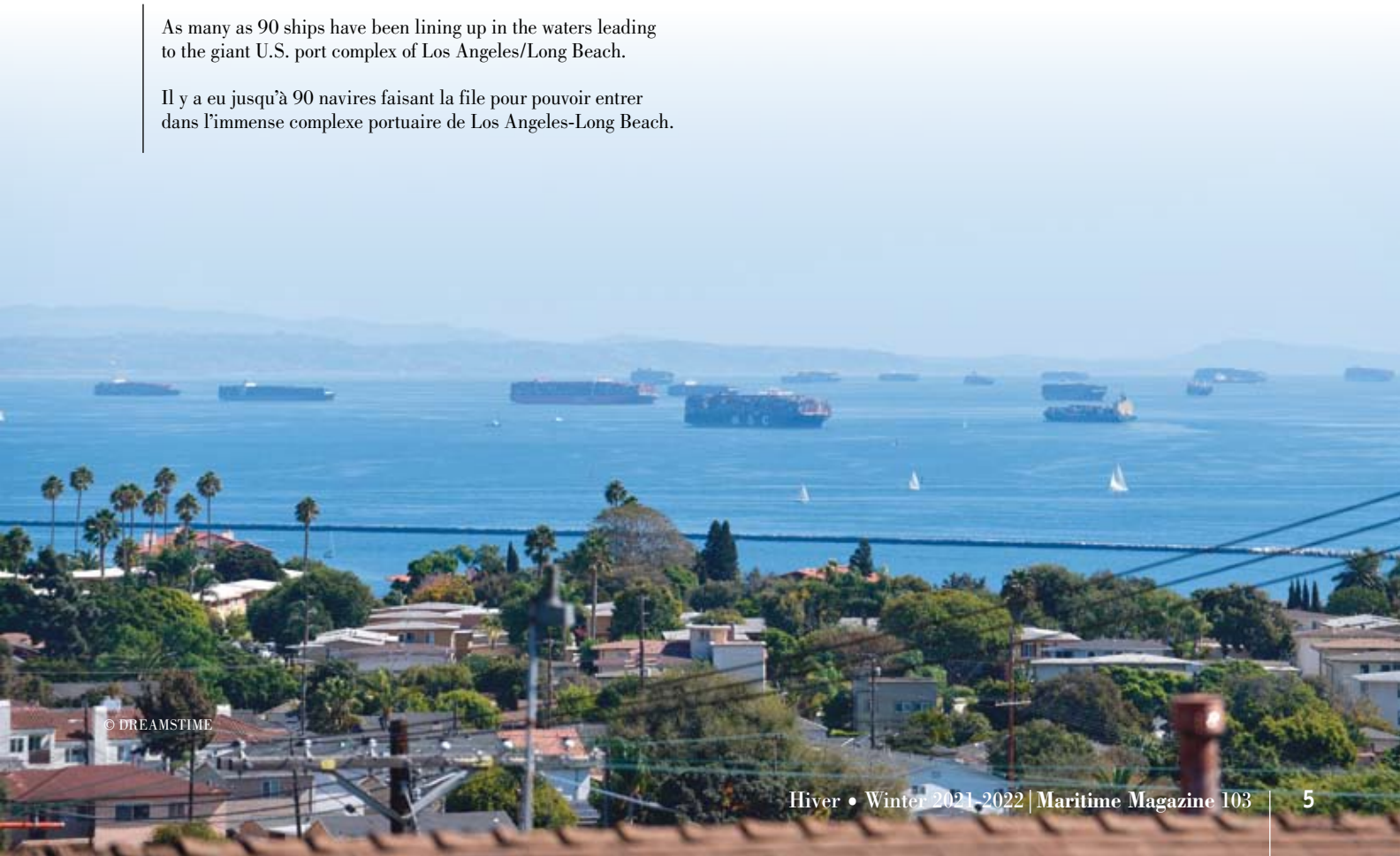
# *Supply Chain Annus Horribilis*

Possibly except for leading containership operators who capitalized on the circumstances to make unprecedented profits by charging astronomical freight rates as the global COVID-19 pandemic was in full flight, 2021 was truly a bad year that was like no other. Shattered supply chains caused by a combination of factors including over-heated consumer demand, freak weather and paralysis of a key international waterway added up to *Annus Horribilis*.

You might even qualify 2021 as the year that the term supply chain moved from long familiarity for logistics professionals to the everyday language of virtually billions of citizens on the planet. Amidst the signs of economic recovery, the fragility of the modern supply chain was exposed and evident everywhere

As many as 90 ships have been lining up in the waters leading to the giant U.S. port complex of Los Angeles/Long Beach.

Il y a eu jusqu'à 90 navires faisant la file pour pouvoir entrer dans l'immense complexe portuaire de Los Angeles-Long Beach.



© DREAMSTIME

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE SEAWAY SYSTEM

HWY/AUT $H_2O$

# SAVE TIME & SAVE MONEY

- DIRECT ACCESS INTO ALL OF NORTH AMERICA
- TRADING IN OVER 50 GLOBAL MARKETS
- BULK, BREAK BULK, LIQUID & SPECIAL CARGO
- SEAMLESS SUPPLY CHAIN WITH A CONNECTED NETWORK

# SIMPLE. COMPETITIVE. CONNECTED.

EUROPE TO U.S. MID-WEST

**5+ DAYS FASTER**

U.S. MID-WEST TO NORTH AFRICA

## SHIP WITH US TODAY

**CALL HWY $H_2O$ 1-905-641-0309**

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

tablettes des magasins, dans les ports congestionnés, chez les fabricants, dans les entrepôts, qui ont annulé des départs chez les compagnies maritimes, dans les entreprises de camionnage d'avance aux prises avec des pénuries de conducteurs et dans d'autres secteurs encore. Dans tout ce tumulte, des dizaines de milliers de marins ont été exploités, se voyant refuser des congés à terre pendant des périodes péniblement longues pour que le commerce mondial puisse continuer de tourner.

Il a fallu des semaines pour rattraper les retards après que près de 500 navires ont été bloqués en attendant le passage dans le canal de Suez lorsqu'un porte-conteneurs géant, l'**Ever Given** s'est échoué dans la voie navigable. Selon des estimations, jusqu'à ce qu'il soit libéré par des remorqueurs au bout de six jours, le navire exploité par Evergreen Marine a suspendu 10 milliards de dollars de commerce par jour, ou 7 millions de dollars par minute.

Ce ne sont pas seulement les compagnies maritimes qui ont souffert, mais aussi d'innombrables entreprises, depuis les fournisseurs de services de transport intérieur jusqu'aux petits détaillants, aux supermarchés et aux fabricants.

Le canal de Suez est la plus grande artère du trafic maritime mondial. Il y passe chaque année 1 milliard de tonnes de marchandises, soit quatre fois autant que dans le canal de Panama.

Aussi rare que soit un tel événement, on se rappellera qu'en 1984 et 1985, deux incidents d'origine mécanique survenus dans la Voie maritime du Saint-Laurent avaient causé ce qu'un observateur avait appelé «la plus grande concentration de navires jamais vue en temps de paix en Amérique du Nord».

Quelque 160 laquiers et navires océaniques, une véritable armada, étaient restés prisonniers de la voie navigable pendant 18 jours en raison de la défaillance d'un pont levant à Valleyfield, à l'ouest de Montréal, le 21 novembre 1984.

Ensuite, le 14 octobre 1985, une grande section du mur ouest de l'écluse 7 du canal Welland s'est subitement effondrée. Les réparations ont duré 24 jours avant que la navigation puisse reprendre.

Ces incidents ont entraîné d'énormes pertes opérationnelles pour les transporteurs. Les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement ont aussi été considérables pour les industries comptant sur les produits transportés sur la Voie maritime.

En 2021, des pluies torrentielles ont dévasté des régions dans le sud de la Colombie-Britannique, bouleversant la vie de dizaines de milliers de personnes et coupant des liaisons routières et ferroviaires vitales au Port de Vancouver. C'était la plus grande perturbation de la chaîne d'approvisionnement depuis que des groupes autochtones et leurs sympathisants avaient érigé des barrages sur les voies ferrées pendant deux semaines au début de 2020.

Lorsque les opérations portuaires ont pu reprendre au début de décembre, il y avait 55 navires à l'ancre, attendant leur tour. Les temps de séjour des conteneurs dépassaient les sept jours, presque le triple du temps moyen souhaité.

Au moment d'écrire ces lignes, toutes les artères ferroviaires et routières régionales n'étaient pas encore revenues à la normale, non plus que les temps de séjour au Port de Vancouver.

– as seen on store shelves, at congested ports, manufacturers, warehouses, cancelled sailings by shipping lines, trucking companies already facing enormous driver shortages, and in other sectors. And through it all, tens of thousands of seafarers were being exploited to keep global trade flowing by being denied shore leaves for inhumanly-long periods.

It took many weeks for the backlog to be cleared of close to 500 blocked ships waiting to transit the Suez Canal last March after a giant containership, the **Ever Given**, ran aground on the waterway. Until it was freed in six days by tugboats, the ship operated by Evergreen Marine held up an estimated $10 billion of trade each day, or the equivalent of $7 million per minute.

Not just shipping firms were adversely impacted, but countless businesses ranging from domestic transportation providers to retailers, supermarkets and manufacturers.

The Suez Canal is the world's largest maritime trade artery, through which more than one billion tons of cargo transits annually – four times the throughput of the Panama Canal.

As rare as this incident was, it seems fitting to recall that two mechanical-related incidents in 1984 and 1985 on the St. Lawrence Seaway provoked what one industry observer described as "the greatest peacetime concentration of ships ever seen in North America."

Some 160 lakers and ocean vessels – a veritable armada - were stranded throughout the waterway for 18 days following a shaft failure on a lift bridge at Valleyfield, west of Montreal, on November 21, 1984. Then, on October 14, 1985, a large section of the west wall of Lock 7 of the Welland Canal suddenly collapsed. Repairs took 24 days before navigation could resume.

These incidents hit carriers with heavy operational losses. The supply chain impact was also considerable for industries relying on the commodities transported on the Seaway.

Fast forward to 2021, we turn to the terrible torrential rains in southern parts of British Columbia in mid-November that devastated the lives of tens of thousands of residents and severed critical road and rail links with the Port of Vancouver.

The supply chain disruption was the worst since the rail blockades in early 2020 by protesting indigenous groups and their supporters for two weeks. When port operations resumed in early December, there was a backlog of 55 ships at anchor. Container dwell times were then surpassing seven days – almost triple the desired average.

At the time of writing, not all regional rail and road arteries were back to normal, and the same held true for container dwell times at the Port of Vancouver.

Meanwhile, attracting the greatest international attention on supply chain issues in 2021 was especially the biggest port complex in North America: Los

Angeles/Long Beach, where the total ship backup was still 90 in early December. The huge impact of the pandemic on waterfront productivity has coincided with high consumer demand by American citizens for consumer and home improvement products from Asia. Some analysts do not see congestion relief until 2023. They point out that U.S. ports and transportation providers simply do not have enough capacity to handle even a moderate increase in volumes in 2022.

**Blunt thoughts from Michael Grey**

For candid, insightful opinion on current supply chain quagmires, this observer recommends recent thoughts expressed on *Maritime Advocate Online* by Michael Grey, former editor of *Lloyd's List*.

He suggests that before one reviews the impact of the pandemic, "we might throw a little of the blame for the eventual mess on the sea carriers who were persuaded by their accountant-infested management looking at their awful results to build colossal ships. This was not an incremental increase that could be coped with by any energetic port management but ships with a capacity up to a third bigger than the ships they were replacing.

"It was all about unit costs, said the number crunchers, pointing to the wonderful logic that told them a 23,000-TEU ship could actually make them a profit, where two 12,000-TEU ships would not.

"It seemed a great idea, but ports and inland carriers which had honed their systems around a certain steady throughput through their terminals suddenly found they were overwhelmed one minute and idle the next."

Subsequently, Mr. Grey asserts, the pandemic and its resultant chaos just exacerbated all the problems of mega-ships tenfold. "The pre-pandemic system was so finely attuned for its optimum performance that the smallest glitch could have widespread effects that quickly became global. There was no elasticity in the system because this was seen by the all-seeing bean counters as waste."

Right on…

Pendant ce temps, c'est le plus grand complexe portuaire d'Amérique du Nord, celui de Los Angeles-Long Beach, qui retenait le plus l'attention à l'échelle internationale en ce qui concerne les problèmes de chaîne d'approvisionnement en 2021. Il y avait encore 90 navires en attente au début de décembre. L'énorme répercussion de la pandémie sur la productivité portuaire a coïncidé avec une forte demande, aux États-Unis, de biens de consommation et de produits de rénovation domiciliaire en provenance d'Asie.

Certains analystes ne prévoient pas d'allègement de la congestion avant 2023. Ils notent que les ports américains et les fournisseurs de services de transport n'ont tout simplement pas suffisamment de capacité pour faire face à une augmentation même modeste des volumes en 2022.

**Réflexions impitoyables de Michael Grey**

Michael Grey, ancien rédacteur en chef de *Lloyd's List*, exprimait récemment sur *Maritime Advocate Online* une opinion franche et perspicace au sujet des bourbiers actuels de la chaîne d'approvisionnement.

Il soutient qu'avant de faire le point sur les effets de la pandémie: «nous pourrions réserver une part de blâme pour le gâchis à l'intention des armateurs qui se sont laissés influencer lorsque leurs comptables, considérant leurs résultats déplorables, les ont pressés de construire des navires colossaux. Il n'était pas question ici d'une augmentation marginale qu'une gestion énergique des opérations portuaires pourrait gérer, mais de navires pouvant transporter jusqu'au tiers de plus que les navires remplacés.

«Les broyeurs de chiffres affirmaient que tout était question de coûts unitaires, soulignant la logique implacable selon laquelle un navire de 23 000 EVP leur serait rentable quand deux navires de 12 000 EVP ne le seraient pas.

«L'idée semblait géniale. Cependant, les ports et les transporteurs terrestres qui avaient raffiné leurs systèmes autour d'un débit régulier dans leurs terminaux ont rapidement été débordés une minute et inactifs la suivante.»

Selon M. Grey, quand la pandémie est arrivée, le chaos en résultant n'a fait que décupler les problèmes posés par les méga-navires. «Le système d'avant la pandémie était si finement réglé pour optimiser le rendement que le moindre pépin pouvait avoir de vastes répercussions, même mondiales. Il n'y avait aucune marge dans le système, parce que les comptables considéraient que c'était du gaspillage.»

Bien vu...

OCEAN

GO FULL FORCE

# A LEADER IN THE MARITIME INDUSTRY

## + 1 000 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).

Maritime Magazine

To all who have not stopped sailing for us during the pandemic:
RESPECT
Big thanks also to our loyal advertisers and readers who encourage us to pursue our mission.
*Steady as she goes...*

À tous ceux qui n'ont cessé de voguer pour nous en ces temps de pandémie:
RESPECT
Un grand merci aussi, à nos fidèles annonceurs et lecteurs qui nous encouragent à poursuivre notre mission.
*Cap sur l'avenir...*

© LOUIS RHÉAUME

DRIVER OF CANADIAN AND INTERNATIONAL TRADE

MOTEUR DU COMMERCE CANADIEN ET INTERNATIONAL

www.maritimemag.com

Tom Peters

# Les ports du Canada atlantique agissent pour l'environnement

Le récent sommet mondial sur les changements climatiques, tenue à Glasgow (Écosse), nous a de nouveau rappelé l'urgence de maîtriser nos habitudes polluantes.

Le secteur maritime fait partie du problème. On estime qu'il produit environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Il y a des milliers de navires qui font escale dans les ports du monde entier, où ils sont soutenus au moyen d'équipement et de services émetteurs de gaz à effet de serre. Les armateurs ou les affréteurs ou les gouvernements se penchent sur la façon dont les navires réduiront divers types d'émissions polluantes, mais où les ports se situent-ils dans la perspective globale de la réduction de la pollution?

Dans le Canada atlantique, il y a quatre ports qui font partie de l'Association des administrations portuaires canadiennes: Halifax, Saint John, Belledune et St. John's.

Halifax et Saint John sont membres de l'Atlantic Hydrogen Alliance, une organisation qui regroupe des chefs de file de l'Atlantique en matière d'énergie militant en faveur de l'hydrogène comme source d'énergie propre.

Les ports de la région de l'Atlantique prennent la crise climatique au sérieux.

# *Atlantic Canada ports address clean environment issues*

The recent global climate change summit in Glasgow, Scotland, once again reminded us of the urgency of getting our polluting habits under control.

The marine industry is part of the problem. It is estimated that approximately 3% of global greenhouse gas emissions are generated by the marine sector. There are literally thousands of ships calling ports around the world, supported at these ports by greenhouse gas emitting equipment and services. So while the owners or charterers or governments deal with how vessels will cut various types of polluting emissions, where do the ports see themselves in the big scheme of pollution reduction?

In Atlantic Canada, there are four ports that fall under the umbrella of the Association of Canadian Port Authorities – Halifax, Saint John, Belledune and St. John's.

Halifax and Saint John are both core members of the Atlantic Hydrogen Alliance, an organization comprising Atlantic energy leaders supporting the development of hydrogen as a clean energy source.

*The ports of Halifax and Saint John are members of the Atlantic Hydrogen Alliance which supports the development of hydrogen as an energy source.*

Les ports de Halifax et de Saint John sont membres de l'Atlantic Hydrogen Alliance, qui milite en faveur de l'hydrogène comme source d'énergie propre.

©JAMES NEISH

**Atlantic region ports take the climate crisis seriously.**

The St. John's Port Authority is "very cognizant of the need to reduce emissions to contribute to the federal government's overall reduction targets," says Paul Sheppard, the port's Manager of Technical Services "To this end we have invested to make shore power available at numerous locations throughout the port and have realized an increased interest among vessels. We are continuously looking for ways to increase and improve access to shore power at all of our facilities," he said.

**Priority of port sustainability**

"Port sustainability is a priority for us. This includes supporting the shipping industry's path to decarbonization to the greatest extent possible," said Paula Copeland, spokesperson for the Saint John Port Authority. Currently the port is gathering information and investigating potential options to achieve these climate goals.

Jenna MacDonald, Vice-President, Marketing, at the Belledune Port Authority, says the port is looking at different ways to operate its terminals to make them more environmentally friendly. They are looking at a variety of options from potential use of renewable electricity to working with ships to ensure the port can supply green fuels as vessels transition.

Belledune has a coal-fired power plant at the port which is owned and operated by NB Power. Port President and CEO Denis Caron said the authority is working with NB Power to develop alternative sources of fuel for the plant such as industrial grade wood pellets, which are now exported to overseas markets and also possible development of green hydrogen, something the port itself is considering.

In Halifax, "Decarbonizing the supply chain is a challenge that will take a collaborative approach among all the different players – ports, ocean carriers, rail, trucks and cargo owners," says Halifax Port Authority President and CEO, Capt. Allan Gray. "For our part, we are undertaking initiatives now that reduce our energy consumption at our terminals like actively managing when lighting is used. We have launched 'The PIER' at the seaport, an innovative and collaborative space where supply chain partners can work together on the big challenges that our industry faces and finding ways in which we can collect-

L'Administration portuaire de St. John's est «très consciente de la nécessité de réduire les émissions pour contribuer aux objectifs globaux de réduction du gouvernement fédéral», affirme Paul Sheppard, gestionnaire des services techniques du Port. «Dans cette optique, dit-il, nous avons investi pour fournir l'alimentation électrique à quai à de nombreux endroits dans le Port, et nous avons constaté un intérêt accru de la part des navires. Nous cherchons constamment des moyens d'augmenter et d'améliorer l'accès à une alimentation électrique à quai.»

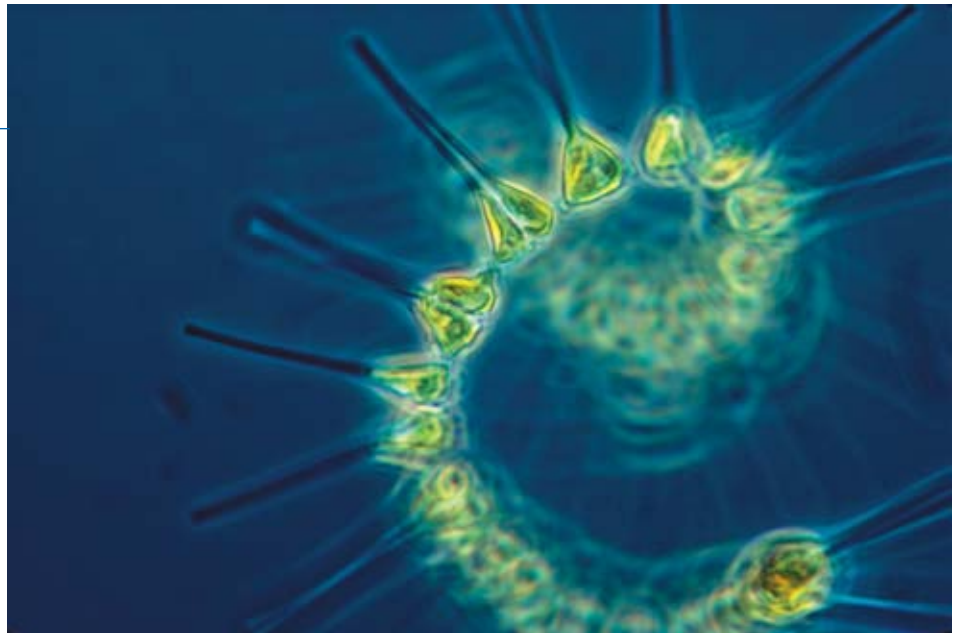
**Priorité: durabilité**

«La durabilité du Port est une priorité pour nous, dit Paula Copeland, porte-parole de l'Administration portuaire de Saint John. Voilà pourquoi nous appuyons par tous les moyens possibles le cheminement de l'industrie maritime vers la décarbonisation.» Actuellement, le Port réunit de l'information et étudie des options possibles pour réaliser les objectifs climatiques.

Au Port de Belledune, l'Administration portuaire examine des moyens d'exploiter ses terminaux de façon plus écologique, rapporte sa vice-présidente, Marketing, Jenna MacDonald. Elle envisage une variété de possibilités, depuis l'utilisation d'électricité de source renouvelable jusqu'à la coopération avec les armateurs pour fournir des combustibles verts aux navires.

Il y a au Port de Belledune a une centrale électrique au charbon d'Énergie NB. Le PDG du Port, Denis Caron, explique que l'Administration travaille avec Énergie NB en vue d'utiliser d'autres combustibles, comme des granules de bois de qualité industrielle qui sont aujourd'hui exportés vers des marchés d'outremer, voire de l'hydrogène vert.

«Décarboniser la chaîne d'approvisionnement est un défi qui exigera une collaboration entre les différents acteurs – ports, transporteurs océaniques, chemins de fer, entreprises de camionnage et propriétaires de cargaisons», dit le capitaine Allan Gray, président et chef de la direction de l'Administration portuaire d'Halifax. «Pour notre part, nous entreprenons des initiatives qui réduiront la consommation d'énergie à nos terminaux, comme la gestion active de l'éclairage. Nous avons lancé le projet "PIER", qui crée un espace d'innovation et de collaboration où les partenaires de la chaîne d'approvisionnement peuvent travailler ensemble pour relever les grands défis qui se présentent à notre industrie et trouver des moyens de réduire collectivement notre empreinte carbone. Nous participons aussi à la Global Ports Hydrogen Coalition pour accélérer le développement, la production, l'utilisation et l'exportation d'hydrogène vert.»



*Phytoplankton – the foundation of the oceanic food chain.*

Le phytoplancton, à la base de la chaîne alimentaire océanique.

©NOAA – NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION

En plus de ces quatre administrations portuaires, il y a aussi dans la région de l'Atlantique l'Independent Marine Ports Association of Atlantic Canada (IMPAC) qui comprend 15 ports plus petits. L'IMPAC considère le changement climatique comme une menace véritable.

Les ports de l'IMPAC se trouvent dans des zones côtières, surtout des zones de faible élévation, qui seraient susceptibles d'être touchées par une hausse des niveaux de la mer, des inondations, des ondes de tempête et des vents violents. «Il est donc impératif qu'ils soient préparés pour résister aux répercussions des changements climatiques», insiste le chef de la direction de l'IMPAC, Terry Murphy.

«La plus grande partie de l'infrastructure que nous utilisons aujourd'hui a été conçue sur la base d'hypothèses dépassées au sujet des changements climatiques, dit-il. Les ports sont donc exposés en cas de conditions extrêmes. La hausse du niveau de la mer est assurément le plus grand enjeu pour les ports de l'IMPAC. La question n'est pas de savoir si les niveaux de la mer augmenteront, mais plutôt de combien ils le feront, et quand.»

Il ajoute que pour les ports et pour toute l'infrastructure maritime, il faut planifier et prendre des mesures d'adaptation qui augmenteront la résilience des opérations et de l'infrastructure et qui réduiront leur vulnérabilité aux effets des changements climatiques.

«En tant que participants majeurs dans l'économie du carbone, les ports doivent prioriser de nouvelles technologies et des politiques progressistes qui mèneront à une réduction des émissions», estime M. Murphy.

**Les plus petits ports ont leurs propres stratégies**

Les membres de l'IMPAC ont chacun élaboré leurs propres stratégies.

Par exemple, le Port de Digby (Nouvelle-Écosse) a converti l'éclairage de zone au DEL, et adopté des thermopompes efficaces pour le chauffage des bureaux, explique Edwin Chisholm, directeur de port, de l'Association portuaire du Havre de Digby.

«L'Administration portuaire de Souris [Île-du-Prince-Édouard] prépare un bilan énergétique pour déterminer où nous utilisons de l'énergie, quelle sorte d'énergie nous utilisons (électricité, diesel, propane, etc.) et comment nous pouvons la remplacer par de l'énergie renouvelable», rapporte Andy Daggett, directeur général, Souris Harbour Authority Inc. Au port, tout l'éclairage est passé au DEL, et le but est d'arriver à zéro émission nette d'ici 2030.

ively reduce our carbon footprint. We are also involved with the Global Ports Hydrogen Coalition to accelerate the development, production, use and export of green hydrogen."

In addition to the four authorities, the Atlantic region has the Independent Marine Ports Association of Atlantic Canada (IMPAC), comprised of 15 smaller ports. IMPAC rates climate change as a real threat.

IMPAC ports are located in coastal zones, especially low-lying areas and are liable to be affected by rising sea levels, floods, storm surges and strong winds, "so it's imperative that they are prepared to withstand the impacts of climate change," says IMPAC Executive Director Terry Murphy.

"Most port infrastructure that we use today was designed using now outdated assumptions about climate change, leaving them susceptible to more extreme sea conditions," he said, adding, "Sea level rise is undoubtedly the most important issue for IMPAC ports. It is not a question of whether sea levels will rise but rather a question of how much and by when?"

Ports, as well as all marine infrastructure, need to plan and implement adaptation measures to increase the resilience of operations and infrastructure and to reduce their vulnerability to the effects of climate change, he adds.

"As major participants in the carbon economy, ports must prioritize new technologies and forward-thinking policies that lead to a reduction in emissions," Mr. Murphy suggested.

**Smaller ports develop own strategies**

Individually, IMPAC members have developed their own strategies. Here are a few samples.

The Port of Digby (NS) has converted area lighting to LED and office heating to efficient heat pumps, says Edwin Chisholm, Port Manager, Digby Harbour Port Association.

"The Souris Harbour Authority (PEI) is currently conducting an energy audit to determine where we use energy, what kind of energy we use (electric, diesel, propane, etc), and how we can offset that with renewable energy," says Andy Daggett, General Manager, Souris Harbour Authority Inc. Souris has changed all its port lighting to LED and is working towards "Net Zero" emissions by 2030.

Colin Laughlan

# *Gordon Payne: legacy of a Vancouver waterfront legend*

The 'Friends of Empire' lunch club started by Gordon Payne years ago still meets on the third Thursday of each month at the Roadhouse Grille, just off a busy truck route carrying cargo south of the Port of Vancouver. If you drop in, you can learn some fascinating oral history about the Port's development over the last 50 years. The club's name hearkens back to the Empire Stevedoring Company, where Gordon was President in the 1980s, but club participants are "anybody who was connected to the waterfront in one way or another. Gordon knew everybody," says Dave Whitaker, former shipmate, and Gordon's close friend for 60 years. Mr. Whitaker co-founded the group and continues to publish its monthly newsletter.

Gordon – as he was known to everyone – died last October a few days before his 81st birthday. A British-educated mariner from an early age, he immigrated to Canada in 1962 after several voyages to Vancouver while serving as an officer on the merchant ship **Pacific Fortune**.

Starting his first landside job that same year, he took the humble position of a longshore water boy at Vancouver Wharves. Within his first decade as a proud Canadian citizen, Gordon had taken the helm at Empire Stevedoring.

# Gordon Payne a marqué le milieu maritime de Vancouver

Le club du midi «Friends of Empire» a été fondé par Gordon Payne il y a des années. Il se réunit encore le troisième jeudi de chaque mois au restaurant Roadhouse Grille, tout près d'une route qu'empruntent les camions de marchandises au sud du Port de Vancouver. Si vous vous y présentez, vous entendrez des récits fascinants sur le développement du Port depuis 50 ans. Le nom du club fait référence à l'Empire Stevedoring Company, dont Gordon Payne était président dans les années 1980. Cependant, «toute personne ayant un lien quelconque avecl le bord de l'eau» pouvait y participer, car «Gordon connaissait tout le monde», dit Dave Whitaker, ancien camarade de bord et proche ami de Gordon pendant 60 ans. M. Whitaker a cofondé le groupe, et il continue de publier son bulletin mensuel.

Gordon – comme tout le monde l'appelait – s'est éteint en octobre dernier, quelques jours avant son 81e anniversaire. Formé très jeune comme marin, en Grande-Bretagne, il avait immigré au Canada en 1962 après être venu plusieurs fois à Vancouver comme officier à bord du navire marchand **Pacific Fortune**.

Il prendra la même année son premier emploi à terre, un modeste poste d'auxiliaire au débardage au terminal Vancou-

©DR

*Gordon Payne immigrated to Canada in 1962 after several voyages to Vancouver serving as an officer on the Pacific Fortune freighter.*

Gordon Payne a immigré au Canada en 1962, après être venu plusieurs fois à Vancouver comme officier à bord du cargo Pacific Fortune.

ver Wharves. Au bout de sa première décennie comme fier citoyen canadien, il a assumé la direction d'Empire Stevedoring.

Après une succession de fusions, Empire Stevedoring est aujourd'hui la société Global Container Terminals. Son vice-président, Développement de projets, Mike McLellan rappelle le sens aigu des affaires de Gordon: «Il était un visionnaire. Il pouvait voir au-delà des obstacles et savait ce qui devait être fait pour boucler une affaire.»

Une des idées visionnaires de Gordon a été de prévoir, en 1986, que les débardeurs travaillant sur les quais des paquebots de croisière de Vancouver portent des uniformes. Étant lui-même toujours élégant, note M. McLellan, «il a décidé que nous devrions leur donner meilleure allure pour les passagers des croisières. Ils ont alors pour la première fois enfilé des combinaisons de travail. Il y a eu de la résistance au début, mais après la première saison, les gars les portaient sans s'en plaindre».

**Le débat sur la clause des conteneurs**

En 1986 toutefois, c'était une des périodes les plus turbulentes des relations de travail dans les ports de la Colombie-Britannique pour d'autres raisons, et elle a mené au départ de Gordon d'Empire au début de 1988. Le gouvernement fédéral avait créé une commission sur le trafic de conteneurs présidée par Joseph Weiler, pour régler un débat acrimonieux sur la clause concernant les conteneurs qui faisait partie de la convention collective de l'ILWU depuis 1970.

Comme l'auteur Marc Levinson l'a rappelé dans son livre de 2006 *The Box*, la clause des conteneurs était une disposi-tion d'un accord sur la mécanisation et la modernisation qui «a fixé les règles sur la côte Ouest américaine et a été immédiatement étendue au Canada». Elle conférait à l'ILWU le droit de charger et décharger tous les conteneurs destinés au Port de Vancouver.

Gordon, comme d'autres acteurs du secteur portuaire, voulait supprimer la clause, et le syndicat a réagi énergiquement. Empire a soumis à la commission Weiler des statistiques indiquant que la clause en question aurait causé le détournement de quelque 95 000 conteneurs vers des ports américains. Après avoir soupesé soigneusement tous les faits, la com-

*Gordon Payne*

Mike McLellan, who is now a Vice President of Project Development at Global Container Terminals – the company into which Empire Stevedoring ultimately morphed after a succession of mergers – provides an insight into Gordon's keen business acumen: "He was a visionary. He could see through the weeds and knew what needed to be done to get a piece of business."

One of those visionary ideas was Gordon's decision to put uniforms on the longshoremen who worked Vancouver's cruise ship docks in 1986. Ever the dapper gentleman himself, Gordon "decided that we should spruce them up a bit for the cruise passengers," recalls Mr. McLellan. "It was the first year they ever wore coveralls. At first there was some resistance, but after the first season, the guys wore them without complaint."

**Container Clause controversy**

But 1986 was also one of the most turbulent periods in B.C.'s waterfront labour relations for other reasons, which led to Gordon's departure from Empire in early 1988. The federal government created the Container Traffic Commission under Chair Joseph Weiler to settle the rancorous issue of the 'Container Clause', part of the ILWU collective agreement since 1970.

As described by author Marc Levinson in his seminal 2006 book, *The Box*, the container clause was part of the Union's Mechanization and Modernization agreement that "set the rules for the U.S. west coast and was immediately extended to western Canada." The clause vested the ILWU with the right to stuff and destuff all containers destined for the Port of Vancouver.

Gordon, among other port stakeholders, sought the removal of the clause, provoking a fierce response by the union. Among the submissions to the Commission was Empire's with statistics showing the detrimental effect of the clause, an estimated 95,000 containers diverted to U.S. ports. Weighing all the evidence carefully, the Weiler Commission determined it was "crystal clear" the Clause had to go.

According to Peter Senior, then General Manager of the Port's Vanterm terminal, Gordon also lobbied the federal government for the clause's removal. "Gordon was familiar with Ottawa and lobbying," says Mr. Senior. "We went together one time."

**Determining impact of Payne's lobbying**

In the end, the federal Minister of Labour legislated the terms of the Weiler Commission into effect.

Bob Wilds, then President of the B.C. Maritime Employers Association, says he believes the Port today is "moving hundreds of thousands of containers that would have continued to be diverted had the container clause not been removed from the collective agreement." There was also a lucrative quid pro quo for the Union – a gainshare payment to the Union of $10/TEU for the year 1987. Later renegotiated for an annual payment to the ILWU pension fund, it now contributes more than $30-miilion annually based on the growth of Port's container traffic.

The tempestuous period of the port's labour strife took its toll on Empire Stevedoring's bottom line, leading to Gordon's forming his own company, Meridian Stevedoring, early in 1988. Among loyal Empire employees who followed him was Mr. McLellan: "Gordon thought of us not as employees but treated us as family. He knew the names of each of my kids," recalls Mr. McLellan.

However, Meridian proved to be a short-lived venture in the competitive west coast stevedoring environment. Yet another blow for Gordon, but it was hard to keep a good man down. In 1990, he launched Seaport Consultants. The highly successful international consultancy included projects in Africa, Barbados, Chile, and North America over the next decade.

**Advent of Harbour Link Container Services**

Gordon's world-wide experience culminated in founding his family-owned business Harbour Link Container Services Inc. in 2009. Today, the Harbour Link Group of three companies is a recognized standard setter and one of the most successful drayage depots, transportation, and logistics service providers in the Greater Vancouver Gateway.

"There are people who owe their whole careers to having known Gordon," says Mr. Whitaker. These are among the perspectives that attest to a beneficent character otherwise concealed. Mr. Whitaker also evokes another aspect through a story recalling Gordon's fine sartorial sense: "It paid off because I know that more than once on a long international flight, he was moved up from Business Class to First Class. They needed a Business Class seat, and he looked the part for First Class." The words of the philosopher Buffon seem to fit Gordon like a well-tailored suit: 'The style was the man himself'.

mission a conclu qu'il était parfaitement clair que la clause devait disparaître.

Selon Peter Senior, qui était alors directeur général du terminal Vanterm, Gordon a aussi fait du lobbying auprès du gouvernement fédéral pour obtenir l'élimination de la clause. «Gordon connaissait bien Ottawa et le lobbying, dit M. Senior. Nous sommes allés ensemble une fois.»

**L'impact du lobbying de Payne**

En fin de compte, le ministre fédéral du Travail fera adopter des mesures législatives donnant suite aux conclusions de la commission Weiler.

Bob Wilds, alors président de l'association des employeurs maritimes de Colombie-Britannique, croit qu'aujourd'hui, le Port «reçoit des centaines de milliers de conteneurs qui auraient continué d'être détournés si la clause des conteneurs n'avait pas été supprimée de la convention collective». Il y a aussi eu une contrepartie lucrative pour le syndicat: un paiement au titre du partage des gains de 10 $/EVP pour l'année 1987. Des négociations ultérieures ont remplacé ce paiement par un montant annuel versé à la caisse de retraite de l'ILWU. Il représente aujourd'hui plus de 30 millions de dollars par année, par suite de l'augmentation du trafic de conteneurs.

La période tumultueuse du conflit de travail au Port a pesé sur la rentabilité d'Empire Stevedoring, ce qui a amené Gordon à fonder sa propre entreprise, Meridian Stevedoring, au début de 1988. M. McLellan est un des fidèles d'Empire qui l'ont suivi. «Gordon nous considérait non pas comme des employés, mais comme des membres de la famille, dit-il. Il connaissait le nom de chacun de mes enfants.»

Meridian n'a toutefois pas perduré dans l'environnement concurrentiel du débardage sur la côte Ouest. Pour Gordon, ce fut un nouveau coup dur, mais il était résilient. En 1990, il lancera Seaport Consultants. Il connaîtra énormément de succès, menant à bien des projets en Afrique, à la Barbade, au Chili et en Amérique du Nord dans la décennie suivante.

**Harbour Link Container Services**

Armé de son expérience internationale, Gordon fonde son entreprise familiale Harbour Link Container Services Inc. en 2009. Le groupe Harbour Link, c'est aujourd'hui trois entreprises et une véritable référence, un des plus importants fournisseurs de services de factage, de transport et de logistique dans le Grand Vancouver.

«Il y en a qui doivent toute leur carrière au fait d'avoir connu Gordon», dit M. Whitaker. Ils sont autant de témoins d'une bienveillance par ailleurs méconnue. M. Whitaker évoque aussi une autre dimension de Gordon: son élégance: «Elle l'a bien servi, parce que je sais que plus d'une fois, à bord d'un long vol international, il a été transféré de la classe affaires à la première classe. Quand l'équipage cherchait un siège affaires à libérer, il avait bien l'air de quelqu'un qui devait être en première classe.» Le philosophe Buffon aurait bien pu parler de Gordon quand il a dit «Le style, c'est l'homme même.»

ÉDITION 2022

euromaritime

JUNE 28-29-30

# 2022

MARSEILLE

NEW DATES

THE EUROMEDITERRANEAN

# BLUE GROWTH EXHIBITION

organisé par

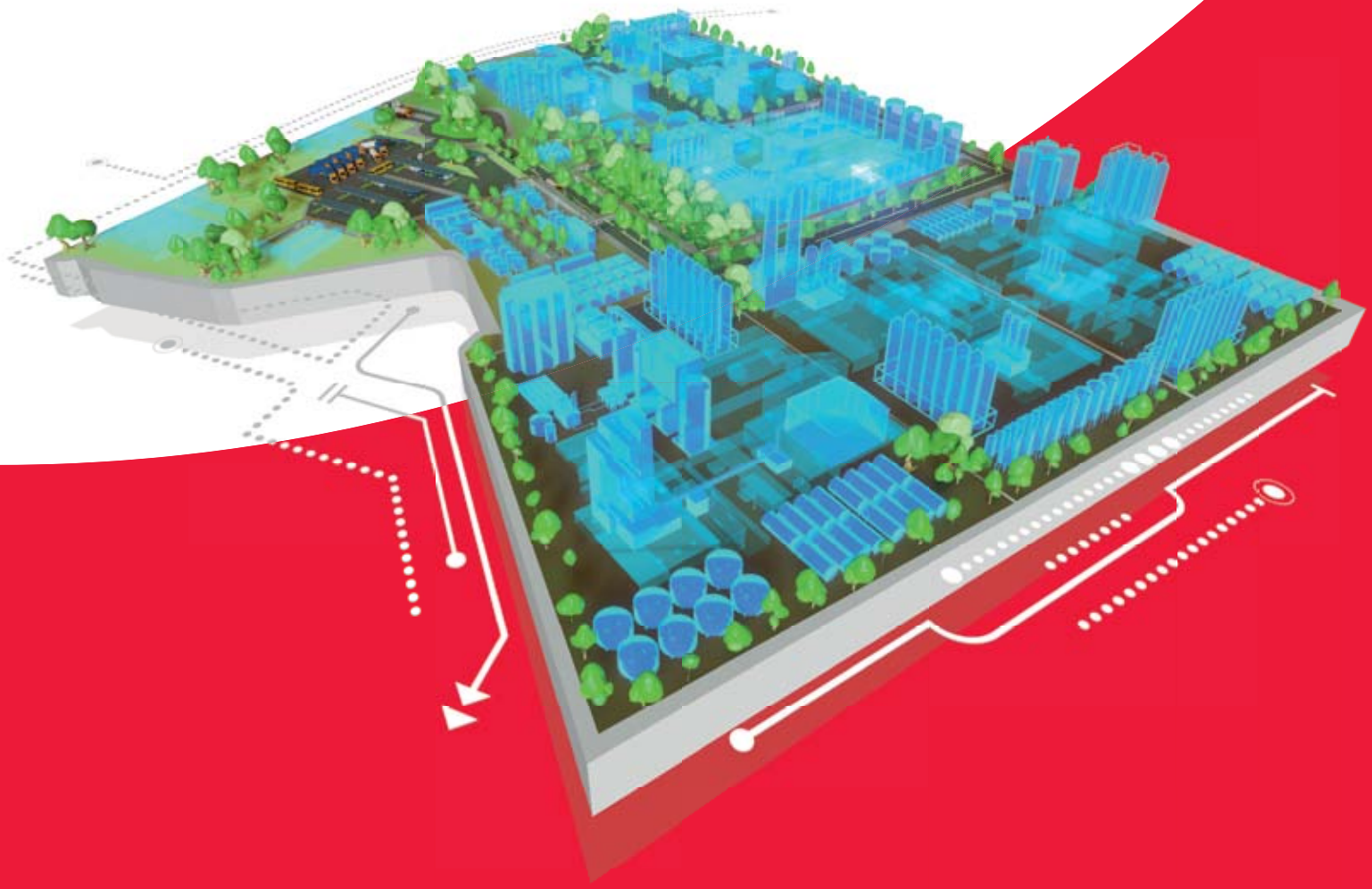
le marin · ouest france · GICAN · SOGENA

avec le soutien du Cluster Maritime Français

NINODESIGN - Photo : Gilles Martin-Raget

# 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

# Le Port d'Anvers-Zeebruges compte voir sa fusion de fait ratifiée en 2022

En Belgique, on s'attend à ce que les deux grands ports du pays deviennent une seule entité juridique et économique d'ici la fin du premier trimestre de 2022, après que leur fusion aura été autorisée par les autorités de la concurrence de l'Union européenne et du gouvernement belge. En même temps, peu d'observateurs s'attendent à ce que les perturbations s'atténuent dans les secteurs des conteneurs, des barges et des transports ferroviaires vu les diverses difficultés qui continuent d'affecter les tendances mondiales en logistique.

Après la signature d'une charte par le bourgmestre de Bruges Dirk De fauw et l'échevine du Port d'Anvers Annick De Ridder, en février dernier, les deux ports avaient annoncé leur

# *Port of Antwerp-Zeebrugge expects 2022 rubber stamp on de facto merger*

Expectations in Belgium are that the country's two major ports will become a single legal and economic entity by the end of the first quarter of 2022 with competition authorities from the EU and the Belgian governments allowing the merger to take place. At the same time, few observers see any reduction soon in container, barge and rail disruptions in Europe as global logistics trends remain mired in all sorts of challenges.

Following the signing of the two-city charter by Bruges mayor Dirk De fauw and Antwerp alderwoman Annick De Ridder in February of last year, the two ports announced their intention to create the Port of Antwerp-

*The Port of Antwerp continues to rank first among Europe's container ports.*

Le port d'Anvers continue de figurer au premier rang parmi les ports de conteneurs d'Europe.

© PORT OF ANTWERP

Zeebrugge, with the regulatory approvals expected to follow within a year.

The approvals cannot come fast enough it seems, with the ports already collaborating to maintain cargo velocity through their facilities, particularly Antwerp which has been hit by a number of challenges, not least the avalanche of cargo that has been ordered from Asia that has been clogging up global supply chains as a result.

Although the cargo volume increase, and subsequent vessel delays have been seen mainly on the major routes between China, the US and Europe, the knock-on effects of the supply chain crisis is being felt worldwide, with container vessels delayed at loading ports, slipping schedules and container shortages adding to soaring rates as capacity is lost to the delays and containers stack up at ports.

Moreover, vessels are being redeployed onto the more lucrative routes by the lines, noted major shippers.

Perhaps a guide to the effects of the global supply chain crisis is best seen in the consultancy Alphaliner's July to November survey of North European ports released in mid-December. North Europe's largest port in Rotterdam saw a 7.8% increase in volumes, reaching 11.8m teu, during the first nine months of 2021. That came in spite of a 25.6% decline in calls from the Far East, according to the survey.

Like its neighbouring port in The Netherlands, Antwerp was successfully managing the crisis during the early part of 2021. However, in July Northern Europe was hit by flash floods that disrupted inland connections, restricting the onward connections of import cargo from the Port of Antwerp and limiting access to exports.

Calls for an official investigation into the flood disaster, were intense as shippers complained that disruption

intention de créer le Port d'Anvers-Zeebruges en s'attendant à ce que les approbations réglementaires soient obtenues dans l'année suivante.

Ces approbations ne sont pas arrivées assez vite, à ce qu'il semble: les ports collaborent déjà pour assurer la rapidité du passage de fret dans leurs installations. Anvers, surtout, en avait bien besoin. Le Port a eu divers défis à relever, y compris l'avalanche de cargaisons commandées en Asie qui ont engorgé les chaînes d'approvisionnement mondiales.

L'augmentation du volume de cargaisons et les retards en résultant pour les navires ont surtout touché les routes majeures entre la Chine, les États-Unis et l'Europe, mais les répercussions de la crise se font sentir dans le monde entier. Des porte-conteneurs sont retardés aux ports de chargement, des départs sont repoussés et il y a pénurie de conteneurs, ce qui contribue à l'envol des tarifs et mène à une accumulation de conteneurs aux ports.

De plus, de grands expéditeurs constatent que des compagnies réaffectent des navires à des routes plus lucratives.

Un rapport que la société Alphaliner a publié à la mi-décembre illustre bien les effets de la crise mondiale de la chaîne d'approvisionnement. Il est fondé sur un sondage réalisé de juillet à novembre auprès des ports d'Europe du Nord. Rotterdam, le plus grand d'entre eux, a vu ses volumes augmenter de 7,8 %, jusqu'à 11,8 millions d'EVP pour les neuf premiers mois de 2021. Pourtant, selon le sondage, les arrivées d'Extrême-Orient ont baissé de 25,6 %.

Tout comme son port voisin aux Pays-Bas, Anvers a réussi à gérer la crise au début de 2021. En juillet toutefois, l'Europe du Nord a subi des inondations soudaines qui ont perturbé les liaisons intérieures, limitant à la fois la capacité d'acheminement des importations à partir du Port d'Anvers et l'accès à des exportations.

*Amidst rail and barge disruptions in the region, the Port of Zeebrugge has been used to store containers and UK-bound cargo.*

**Face aux perturbations des transports par train et par barge dans la région, le port de Zeebruges a été utilisé pour entreposer des conteneurs et des marchandises destinées au Royaume-Uni.**

©PORT OF ZEEBRUGGE

Des voix se sont élevées pour réclamer une enquête officielle sur la catastrophe des inondations. Les expéditeurs se sont plaints du fait que la perturbation de la navigation intérieure et du transport ferroviaire a été aggravée par l'absence complète de communication de la part des fournisseurs et des ports.

«On ne trouve nulle part de bilan du désastre et de ses répercussions sur les opérations multimodales entre Anvers et l'arrière-pays», dit une source de l'industrie.

Un porte-parole d'Infrabel, la société d'État chargée de l'entretien des voies ferrées dans la région, a dit que le transport international de fret avait été gravement perturbé, y compris sur l'axe mer du Nord-Méditerranée traversant la Belgique et la ligne secondaire Athus-Meuse, qui ont subi de lourds dégâts.

**Le trafic de péniches fortement perturbé à Liège**

Le trafic de péniches a aussi souffert quand les fortes pluies ont causé des débits excessifs dans le réseau fluvial. Les opérations en ont été perturbées à des terminaux importants de Belgique, y compris celui de Liège où le volume avait atteint 115 921 EVP en 2020, 20 % de plus qu'un an plus tôt. En 2021, le volume a été miné non seulement par les inondations, mais aussi par la perte de deux péniches qui ont coulé dans le chenal et ainsi bloqué la navigation. La récupération des épaves a été compliquée par le fort débit de l'eau.

Les dérangements dans les transports ferroviaires et fluviaux ont entraîné des retards pour le fret, d'importantes restrictions de capacité et une augmentation des temps de séjour des conteneurs. En conséquence, Anvers a compté sur Zeebruges pour stocker des conteneurs, y compris des conteneurs vides.

Des cargaisons destinées au Royaume-Uni sont régulièrement stockées à Zeebruges tandis que les ports britanniques accusent d'importants retards par suite de pénuries de camionneurs, et l'espace d'entreposage se fait rare. Alphaliner rapporte que les alliances maritimes ont déplacé plus de 400 escales vers des ports secondaires tels que Wilhelmshaven et Zeebruges pour tenter de pallier la congestion portuaire.

À Anvers, les escales ont baissé de plus de 30 %, de 198 à 138, alors que les lignes peinaient à respecter leurs calendriers, et les grands ports espéraient libérer de l'espace de stockage.

Dans son rapport de décembre, Alphaliner affirmait qu'Anvers a perdu de la part de marché, l'augmentation du volume de conteneurs étant limitée à 2,8 %, pour un total de 9,1 millions d'EVP. Tous les grands terminaux à conteneurs d'Anvers fonctionnant à leur capacité maximale, MSC a déplacé une partie de son trafic de transbordement au Havre – qui a connu une forte augmentation par rapport à l'année précédente, quand des grèves avaient fortement réduit le volume de conteneurs.

Par ailleurs, Alphaliner note qu'à la veille de la concrétisation de la fusion Anvers-Zeebruges prévue au premier trimestre, il est intéressant de constater l'augmentation de 56,5 % du volume au terminal CSP de Zeebruges (678 400 EVP de janvier à septembre), en partie attribuable à un volume accru de MSC et Maersk.

Selon les prévisions, cette tendance devrait se poursuivre en 2022, certains observateurs estimant que la perturbation mondiale du trafic de conteneurs pourrait durer toute l'année.

to inland navigation and rail transport has been compounded by "zero communication" from suppliers and ports.

"The whole disaster and its impact on multimodal operations between the port of Antwerp and the hinterland is nowhere to be found," said an industry source.

A spokesperson for Infrabel, the state-owned company charged with track maintenance in the region said international freight traffic had been severely disrupted including the North Sea-Mediterranean corridor through Belgium and the Athus-Meuse back-up line were heavily damaged.

**Barge traffic heavily disrupted at Liège**

Barge traffic also suffered as heavy rains caused over-flows in rivers disrupting inland terminal operations at key points in Belgium, including the important terminal at Liège, which handled more than 115,921 teu in 2020, a 20% year-on-year increase. Throughput in 2021 was disrupted by the floods but also the loss of two barges that sank in the river channel, blocking traffic. Recovery of the wrecks was disrupted by the fast-flowing flood water.

Rail and barge disruptions led to delays for cargo and severe restrictions on capacity with increased container dwell times. As a result, Antwerp has been using its sister port in Zeebrugge to store containers, including empties.

Overall, Zeebrugge is being used to store UK bound cargo as UK ports are experiencing severe delays with truck driver shortages and warehouse space at a premium. Consultant Alphaliner reported that the shipping alliances had shifted more than 400 port calls to secondary ports such as Wilhelmshaven, and Zeebrugge in an effort to deal with port congestion.

Antwerp has seen a reduction of more than 30% in vessel calls, reduced to 138 from 198, as the lines struggled to maintain schedules, with the major ports hoping to free up storage space.

In its December report Alphaliner said: "Antwerp lost some market share as container traffic growth was limited to 2.8%, at 9.1m teu. With all the major Antwerp container terminals operating at maximum capacity, MSC has shifted some transhipment traffic to Le Havre, which posted a strong increase compared to last year when port strikes heavily impacted total container throughput."

Moreover, Alphaliner said that with the Antwerp/Zeebrugge merger expected to be finalised in the first quarter "it is interesting to note the substantial 56.5% increase in throughput at CSP Zeebrugge Terminal (678,400 teu from January to September), which is partly due to extra MSC/Maersk traffic."

This is a trend that is expected to continue into 2022, with some forecasts suggesting that the global container disruption could last for the whole of 2022.

# We love the world. So we move in it gently.

We love the world we connect. And we want to actively contribute to preserving its beauty and diversity for future generations. This has prompted us to set an ambitious goal for ourselves: to make transport by sea completely climate-neutral by 2050. To this end, we are focusing on devis-ing new technologies and fuels that will enable ships to operate in a carbon-neutral manner. We are also striving to continuously reduce CO2 emissions along the onshore supply chain. In doing so, we seek to support you in your efforts to make your supply chains and products more sustainable.

150 YEARS BY YOUR SIDE

HAMBURG SÜD
A Maersk Company

www.hamburgsud.com

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

# La raison d'être de la Voie maritime renforcée en temps de COVID

La Voie maritime a procédé avec succès à la clôture de sa saison de navigation le 31 décembre 2021 pour le tronçon Montréal-lac Ontario, et le 6 janvier 2022 pour le canal Welland. La fermeture plus tardive du canal Welland s'inscrit dans le projet pilote de prolongation de la saison qui a débuté en 2020. Puisqu'il y avait très peu de glace dans le réseau, la fermeture s'est déroulée sans anicroche dans ces deux tronçons de la voie navigable.

En 2021, plus de 38 millions de tonnes de marchandises ont transité par la Voie maritime du Saint-Laurent, soit un peu plus qu'au cours de l'année précédente, en grande partie grâce à l'augmentation des transports de minerai de fer et d'acier. Et cela malgré les mauvaises récoltes de céréales en raison de la sécheresse qu'ont connue l'Ouest canadien et le Midwest des États-Unis. Cette année marquait aussi une réalisation importante pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL): un million d'heures sans incident avec perte de temps au travail pour les employés dans ses installations. Cela démontre à quel point tous les employés de la CGVMSL se sont véritablement engagés à se protéger mutuellement, à protéger nos clients ainsi que les collectivités où nous évoluons. Nous sommes également heureux d'avoir négocié des conventions collectives avec tous nos employés syndiqués en 2021.

# *Seaway* raison d'être *further underlined through COVID times*

The Seaway's navigation season came to a successful close on December 31, 2021 for the Montreal-Lake Ontario section and on January 7, 2022 for the Welland Canal. The later closing of the Canal is part of the season extension pilot program which started in 2020. With minimal ice in the system, it was a smooth closing in both sections of the waterway.

In 2021, in excess of 38 million tonnes of cargo transited the St. Lawrence Seaway, slightly above last year's results, in large part due to increases in iron ore and steel cargoes. This was in spite of the grain crop being badly affected by drought conditions in western Canada and the US mid-west. The year also marked an impressive milestone for the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC): one million hours without an employee lost-time incident at its worksites. This is a true testament to the commitment of all SLSMC employees to protect one another, our customers and our communities. We were also pleased to have negotiated labour agreements with all our unionized employees during 2021.

These achievements show that the strength of the Corporation resides with the services we deliver and the experienced and skilled workforce that contribute

© CGVMSL

*In 2021, the St. Lawrence Seaway handled just over 38 million tonnes, slightly above 2020 with increases in iron ore and steel cargo offsetting a decline in grain.*

En 2021, 38 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur la Voie maritime du Saint-Laurent, soit un peu plus qu'en 2020. L'augmentation du minerai de fer et de l'acier a compensé une baisse des céréales.

to the operations and maintenance of our world-class waterway. They are a source of stability and provide assurance of uninterrupted service to the many carriers and shippers using the Seaway system.

**No service disruption**

Of course, we can't forget COVID-19 which has been with us for nearly two years. If nothing else, it has highlighted the vital role of the marine industry in the movement of essential goods. At the Seaway, despite the challenges presented by this pandemic, we continued to demonstrate our resiliency and operational sustainability. Along with the stringent protocols put in place by the Seaway early in the pandemic, the dedication and collaboration of our employees and stakeholders resulted in no service interruptions due to COVID-19. The movement of goods will remain an integral component of economic recovery, and we must continue to promote all the benefits of marine transportation in this effort.

Over the years, the SLSMC has introduced such major operational improvements as Hands Free Mooring and Remote Operations. We are now applying innovation and continuous improvement to other sectors of the Corporation. Our new maintenance program, based on best practices and industry standards, aims to increase our efficiency at delivering regular infrastructure maintenance, thereby ensuring reliable service. To optimize Seaway transits, we are working on transforming our current traffic management system into a new voyage management system, which will better integrate with the smart systems being developed by carriers, ports and pilots.

Year-after-year, our goal remains to constantly improve the efficiency of vessel transits in the Seaway by keeping costs competitive, adapting to evolving technologies, encouraging investments in ports, infrastructures and modern ships, and attracting a diverse and high-performance workforce to provide predictable and reliable services. At the Seaway, we continue progressing in the areas of environmental protection and sustainability and, over the last few years, have significantly reduced our greenhouse gas emissions, well ahead of the Canadian Government's mandated reductions for 2030. Climate change is at a critical stage and the marine transportation industry, including the Seaway, is well placed to assist in reducing the environmental impact due to its reliability and its smaller carbon footprint.

**Working closely with community partners**

The Seaway is also cognizant of its impact on the lives of the residents who live in communities adjacent to waterway. Not only do we provide direct employment to many in these communities, we also work with community partners on economic development of the lands along the waterway, as well as minimizing the impact of our operations on residents. In addition, we provide financial assistance to communities through

Ces réalisations démontrent que la solidité de la Corporation est tributaire des services que nous offrons ainsi que de l'expérience et des compétences de notre main-d'œuvre, qui contribue à l'exploitation et à l'entretien de notre voie navigable de calibre international. Ces personnes sont une source de stabilité et assurent un service ininterrompu aux nombreux transporteurs et expéditeurs qui utilisent le réseau de la Voie maritime.

**Pas d'interruption de service**

Bien sûr, nous ne pouvons passer sous silence la COVID-19 avec laquelle nous devons composer depuis bientôt deux ans. Elle a notamment mis en évidence le rôle vital de l'industrie maritime pour la circulation des marchandises essentielles. À la Voie maritime, malgré les défis que cette pandémie nous oblige à relever, nous avons continué à faire preuve de résilience et à assurer la viabilité de nos activités. En plus des protocoles rigoureux adoptés par la Voie maritime dès le début de la pandémie, le dévouement et la collaboration de nos employés et de nos intervenants ont permis d'éviter les interruptions de service qu'aurait pu entraîner la COVID-19. La circulation des marchandises continuera de faire partie intégrante de la reprise économique, et nous devons continuer de faire valoir tous les avantages du transport maritime pour appuyer cette reprise.

Au fil des ans, la CGVMSL a adopté d'importantes améliorations techniques, comme l'amarrage mains libres et les opérations à distance. Aujourd'hui, nous utilisons les principes d'innovation et d'amélioration continue dans d'autres secteurs de la Corporation. Notre nouveau programme d'entretien, qui s'appuie sur les pratiques exemplaires et les normes en usage dans l'industrie, vise à accroître notre efficacité afin d'assurer l'entretien régulier des infrastructures, et par conséquent la fiabilité de nos services. Nous travaillons à la transformation de notre système actuel de gestion du trafic en un nouveau système de gestion des trajets qui permettra de mieux intégrer les systèmes intelligents mis au point par les transporteurs, les autorités portuaires et les pilotes afin d'optimiser les transports dans la Voie maritime.

D'année en année, nous poursuivons l'objectif d'améliorer sans cesse l'efficacité du passage des navires dans la Voie maritime en maintenant des coûts concurrentiels, en nous adaptant aux technologies en constante évolution, en encourageant les investissements dans les installations portuaires, dans les infrastructures et dans la modernisation des navires, et en nous efforçant d'attirer une main-d'œuvre diversifiée et très performante afin d'offrir des services prévisibles et fiables. À la Voie maritime, nous continuons de progresser en matière de protection de l'environnement et de durabilité et, au cours des dernières années, nous avons considérablement réduit nos émissions de gaz à effet de serre, bien avant les réductions prescrites par le gouvernement canadien pour 2030. Les changements climatiques sont plus menaçants que jamais, et l'industrie du transport maritime, dont fait partie la Voie maritime, est en bonne position pour contribuer à réduire les conséquences environnementales, grâce à sa fiabilité et à une empreinte carbone restreinte.

**Étroite collaboration avec les partenaires communautaires**

La Voie maritime est consciente de l'impact qu'elle a sur la vie des personnes qui vivent dans les collectivités en bordure de

la voie navigable. En plus de fournir des emplois directs à de nombreuses personnes dans ces collectivités, nous collaborons aussi avec les partenaires communautaires afin d'assurer le développement économique des terres qui bordent la voie navigable, et de réduire l'impact de nos activités sur les résidents. Nous fournissons également une aide financière aux collectivités dans le cadre de programmes comme les campagnes annuelles de Centraide.

En conclusion, nous sommes impatients de collaborer avec d'autres intervenants afin de renforcer la position concurrentielle de l'industrie maritime, pour que notre corridor commercial essentiel soit plus écologique, et pour contribuer à relever les défis que présente la décarbonisation de l'industrie du transport. Nous espérons que le pire de la pandémie sera derrière nous en 2022, et que la reprise économique se poursuivra. Si l'on ajoute à cela la reprise éventuelle des récoltes de céréales, nous serions en mesure de connaître une bonne saison de navigation en 2022.

such programs as the annual United Way campaigns.

In closing, we look forward to working alongside other stakeholders to further strengthen the marine industry's competitive position, to make our vital trade corridor greener and to help tackle the challenges of decarbonizing the shipping industry. We are hopeful that the worst of the pandemic will come to an end during 2022, and that the economic recovery will continue. This, combined with a rebound in grain harvests, would set us up for a good navigation season in 2022.

The St. Lawrence Seaway Management Corporation
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

## NOTICE OF APPOINTMENT
## AVIS DE NOMINATION

Shari Grady

### SLSMC Senior Manager, Trade Relations and Compliance

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) is pleased to announce the appointment of Ms. Shari Grady to the role of Senior Manager, Trade Relations and Compliance.

For over 60 years, the SLSMC has worked closely with stakeholders to strengthen partnerships, enhance efficiencies and drive sustainability. Today, the Seaway is a world-class waterway, which is a strong environmental alternative and energy efficient essential transportation corridor for North American goods and services.

Having held several key positions in operational services, and a proven track record in enabling a safe, dependable and reliable corridor for navigation, Ms. Grady brings a wealth of experience to this role, assuring continued stability, innovation and resilience of the Seaway's established relationships with its users, partners and adjacent communities.

#### About the St. Lawrence Seaway Management Corporation

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is a not-for-profit corporation responsible for the safe and efficient movement of marine traffic through the Canadian Seaway facilities, which consists of 13 of the 15 locks between Montreal and Lake Erie. The Corporation plays a pivotal role in ensuring that the waterway remains a safe and well-managed system, which it shares with its American counterpart, Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation.

### Gestionnaire principale, Relations commerciales et conformité pour la CGVMSL

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a le plaisir d'annoncer la nomination de Mme Shari Grady au poste de gestionnaire principale, Relations commerciales et conformité.

Depuis plus de 60 ans, la CGVMSL collabore étroitement avec ses intervenants afin de consolider les partenariats, de favoriser les gains d'efficacité et d'assurer sa viabilité. De nos jours, la Voie maritime est une voie navigable de calibre international, qui représente un choix environnemental solide, à haut rendement énergétique, et un corridor essentiel au transport des biens et services en Amérique du Nord.

Ayant occupé plusieurs postes clés au sein des services opérationnels, et ayant fait ses preuves en ce qui a trait au maintien d'un corridor de navigation sécuritaire, fiable et efficace, Mme Grady jouit d'une vaste expérience dans ce rôle où elle continuera d'assurer la stabilité des relations bien établies de la Voie maritime avec ses utilisateurs, ses partenaires et les collectivités voisines, et qui lui permettra de continuer à innover et à assurer la résilience de l'entreprise.

#### À propos de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est une société sans but lucratif qui est responsable du passage sécuritaire et efficace du fret maritime dans les installations de la voie maritime canadienne, qui comporte 13 écluses sur les 15 situées entre Montréal et le lac Érié. De concert avec son homologue américaine, la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, la Corporation joue un rôle primordial pour faire en sorte que la voie navigable demeure un réseau sécuritaire et bien administré.

Même si l'arrivée récente du très contagieux variant Omicron de la COVID-19 a encore apporté une dose d'incertitude et incité des analystes à réviser à la baisse leurs prévisions économiques pour 2022, il y a suffisamment d'indicateurs positifs pour que la remontée du PIB continue. Au moment d'écrire ces lignes, un optimisme prudent restait d'actualité parmi les expéditeurs, les ports et autres acteurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Les perspectives économiques du Canada ne sont guère différentes de celles d'autres pays développés. Après avoir souffert en 2020 la plus grande contraction des dernières décennies (5,5 %), l'économie canadienne a progressé d'environ 4 % en 2021, grâce à la vigueur de la consommation et des exportations.

Cependant, alors que tout semblait être sur une pente remontante, la flambée d'Omicron à partir de décembre a entraîné une augmentation massive des infections et des pénuries de main-d'œuvre (y compris dans les hôpitaux), et aggravé les problèmes de logistique et de chaîne d'approvisionnement. Omicron produit certes des effets plus légers et de plus courte durée que le variant Delta, mais cela n'a guère facilité les choses tant le nombre de cas est élevé.

Il reste que des institutions financières comme la Banque de développement du Canada (BDC) sont encouragées par la

*As reflected by the robust activity pictured at the Port of Montreal, the Great Lakes/ St. Lawrence System is benefiting from sustained pandemic economic recovery.*

Comme en témoigne la vive activité au port de Montréal, le réseau Grands Lacs–Saint-Laurent profite de la relance soutenue de l'économie à la suite du ralentissement pandémique.

# *Cargo rebound in Canadian ports mirroring economic trends*

# La remontée du trafic dans les ports canadiens reflète les tendances de l'économie

Leo Ryan • Brent Frederick

©MPA-PATRICK LAUZON

While the recent outbreak of the highly-contagious Omicron variant of the global COVID-19 pandemic has added more uncertainty and has prompted analysts to downgrade their 2022 economic forecasts, enough strong indicators exist to maintain continuing GDP recovery. So at the time of writing, cautious optimism has not been abandoned amongst shippers, ports, and stakeholders involved in the Great Lakes/St. Lawrence System.

Of course, Canada's economic outlook is little different from other developed countries. After being hammered in 2020 by the largest contraction in decades (5.5%), the Canadian economy advanced by about 4% in 2021, spurred by strong consumption and exports.

But just as things appeared to be on a steady upswing, the explosive Omicron surge experienced from December onwards fuelled a massive increase in health cases and labour shortages (including in hospitals), further aggravating logistics and supply chain challenges. The weaker and shorter impact of Omicron compared to Delta has been of limited relief due to the sheer number of cases.

All the same, financial institutions like the Business Development Bank (BDC) are encouraged by the

©PORT OF HAMILTON

*The Port of Hamilton saw its traffic increase substantially in 2021, thanks to strong shipments of grain, fertilizer and construction materials.*

Au port de Hamilton, le trafic a augmenté sensiblement en 2021 grâce à la vigueur des expéditions de céréales, d'engrais et de matériaux de construction.

wider distribution of vaccines, estimating this could enable the Canadian economy to grow by 4.5% in 2022. The Royal Bank of Canada still sees a 4%+ growth this year. In addition, production levels could ramp up to pre-pandemic levels, with the technology sector leading the way.

Bellwether cargo patterns bearing close watching will be those on the bi-national St. Lawrence Seaway which handled just over 38 million tonnes in 2021, slightly more than 2020, with robust iron ore and steel shipments compensating for grain and other declines.

## GREAT LAKES PORTS

### Hamilton and Oshawa

The Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA) said it expected its two ports to handle some 11 million tonnes of cargo overall by the close of the 2021 shipping season.

Hamilton had moved 9.5 million tonnes of cargo by the end of November, up 16% over the same period in 2020. Grain, sugar, fertilizer and construction materials, including sand, slag and finished steel, were among the cargo highlights in Hamilton. Oshawa saw a significant increase in finished steel.

The ports handled some rather unique cargo near the end of the season: a trio of tunnel boring machines (TBMs) manufactured in Germany for Metrolinx subway projects in the Greater Toronto Area.

bonne progression de la vaccination, estimant qu'elle pourrait permettre à l'économie canadienne de croître de 4,5 % en 2022. La Banque Royale du Canada continue de prévoir une croissance de 4 % ou plus cette année. De plus, les niveaux de production pourraient grimper jusqu'aux niveaux d'avant la pandémie, le secteur de la technologie se situant en tête de peloton.

Il sera instructif de suivre l'évolution du trafic sur la Voie maritime binationale du Saint-Laurent. Il a dépassé les 38 millions de tonnes en 2021, un peu plus qu'en 2020. La vigueur des expéditions de minerai de fer et d'acier ont compensé des déclins notamment dans les céréales.

## LES PORTS DES GRANDS LACS

### Hamilton et Oshawa

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO) prévoit que ses deux ports arriveront en tout à quelque 11 millions de tonnes de marchandises à la fin de la saison de navigation 2021.

Hamilton avait atteint 9,5 millions de tonnes à la fin novembre, en hausse de 16 % par rapport à la même période en 2020. Les céréales, le sucre, l'engrais et les matériaux de construction, y compris sable, scories et acier fini, étaient parmi les produits-vedettes. Oshawa a constaté une forte augmentation de l'acier fini.

Les ports ont reçu des cargaisons assez uniques en fin de saison: trois foreuses de tunnel fabriquées en Allemagne et devant servir à des projets de Metrolinx dans le Grand Toronto.

BBC Chartering®

# ANYTHING. ANYWHERE.

BBC Chartering leads the industry with the world's largest fleet of more than 140 multipurpose and heavy-lift vessels ranging from 4,325 to 56,800 dwt able to lift up to 800 metric tons. We are always close to you with our world-class teams of chartering and operations professionals throughout our global network of 30 offices. Be it project, heavy-lift, or general cargoes, with our people and our fleet we can take almost anything almost anywhere.

bbc-chartering.com

A 2,000-ton TBM, 12 metres in diameter, for the Scarborough Subway Extension, arrived in Oshawa aboard the **Jumbo Vision**. Longshoremen discharged the vessel and the TBM piece by piece over the course of a week for transshipment by truck to the project site. QSL handled the shipment.

Twin TBM cutter heads, 6 metres in diameter, for the Eglinton Crosstown West project, moved through Hamilton aboard the **Federal Delta**. Federal Marine Terminals handled the cargo.

HOPA will be making major investments at the Port of Oshawa in 2022 following a memorandum of understanding and land-use planning process with the City of Oshawa and local residents. The port authority is planning to add new fencing and landscaping around the perimeter, particularly on the west side of the port. It will also add extensive surfacing and upgrades to facilities on the east, as well as continue dredging of Oshawa Harbour.

Several major infrastructure projects to increase capacity and improve efficiency are underway or completed in Hamilton, such as the Pier 10 Export Expansion and Westport Modernization projects.

Looking ahead, Ian Hamilton, CEO of HOPA Ports, said: "One of the largest trends we're seeing is the push to become net zero, especially in steel-making and construction.

"Agri-food cargoes and crop inputs continue to be a growing sector in support of farms across Southern Ontario. There is strong demand for Canadian grain, corn, wheat and soybeans domestically and around the world."

**Thunder Bay**

Increased diversity in cargo shipments helped offset lower volumes of Prairie grain at the Port of Thunder Bay in 2021.

The port's potash volumes exceeded 550,000 tonnes for the first time since 2004. They were up

Une foreuse de 2000 tonnes et 12 mètres de diamètre nécessaire au prolongement du métro à Scarborough est arrivée à Oshawa à bord du **Jumbo Vision**. Les débardeurs ont déchargé la foreuse pièce par pièce, ce qui a exigé une semaine de travail. Le tout a ensuite été transporté par camion jusqu'au site du projet. L'entreprise de logistique QSL a géré les opérations.

Deux têtes de forage de 6 mètres de diamètre destinées au prolongement de la ligne Eglinton Crosstown vers l'ouest sont arrivées à Hamilton à bord du **Federal Delta**. Les Terminaux maritimes fédéraux ont manutentionné la cargaison.

L'APHO effectuera des investissements majeurs au Port d'Oshawa en 2022 après la conclusion d'un protocole d'entente et d'un processus de planification de l'utilisation des terres avec la Ville d'Oshawa et les résidents locaux. L'Administration portuaire entend ajouter des clôtures au périmètre et réaliser des travaux d'aménagement paysager, surtout du côté ouest du Port. Elle entreprendra aussi de vastes travaux d'aménagement de surfaces et de mise à niveau des installations du côté est, et elle continuera le dragage du Port.

Divers grands projets d'infrastructure ont été réalisés ou sont en cours pour augmenter la capacité et l'efficacité à Hamilton – par exemple pour l'expansion des exportations à la jetée 10 et la modernisation de Westport.

Quant à l'avenir, «une des plus grandes tendances que nous voyons, dit Ian Hamilton, PDG de l'APHO, est d'arriver à zéro émission nette, surtout dans la sidérurgie et la construction.

«Les produits agroalimentaires et les intrants agricoles continuent d'augmenter, à l'appui des fermes dans le sud de l'Ontario. Il y a une forte demande mondiale de céréales, de maïs, de blé et de soja du Canada».

**Thunder Bay**

Une diversité accrue de marchandises a aidé à compenser la baisse de volume des céréales des Prairies au Port de Thunder Bay en 2021.

Les volumes de potasse ont dépassé les 550 000 tonnes pour la première fois depuis 2004. Jusqu'en novembre, ils étaient en hausse de plus de 200 000 tonnes, ou 70 %, par rapport à la même période en 2020. La potasse, un engrais essentiel, pro-

©TPA

*Thunder Bay's Keefer Terminal has become a significant hub for general and breakbulk cargo inbound to Western Canada.*

Le terminal Keefer de Thunder Bay est devenu une plaque tournante pour les marchandises générales et cargaisons diverses destinées à l'Ouest canadien.

vient de mines de la Saskatchewan et est expédiée outre-mer en passant par la Voie maritime.

«Les exportateurs tirent parti de la Voie maritime, surtout au vu des perturbations sur la côte Ouest, dit Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay. À mesure que la population mondiale augmente et devient plus urbanisée, la demande de potasse augmente aussi. Thunder Bay est le seul port d'exportation de potasse dans le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent.»

Le terminal de marchandises générales du Port, le Keefer, a atteint un sommet de 25 ans en 2021. Les marchandises générales étaient en hausse de 92 % jusqu'à la fin novembre.

Le terminal Keefer a été construit il y a 60 ans pour desservir le secteur intérieur des marchandises en colis. Il a ensuite été réaffecté aux marchandises générales et cargaisons diverses destinées à l'Ouest canadien.

En octobre, presque 8000 tonnes de tuyaux d'acier européens ont été déchargées au terminal Keefer et entreposées dans de vastes aires de dépôt, puis envoyées par camion en Alberta.

Des cargaisons d'importations ont continué de se succéder au terminal en novembre et décembre. Outre des rails

more than 200,000 tonnes, or 70%, through November compared with the same period in 2020. An essential fertilizer nutrient, potash is mined in Saskatchewan and shipped overseas via the Seaway.

"Exporters are taking advantage of the Seaway, particularly given the disruption on the West Coast," said Tim Heney, CEO of the Thunder Bay Port Authority. "As the world population grows and becomes more urbanized, demand for potash grows as well. Thunder Bay is the only potash export port on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway."

The port's general cargo facility, Keefer Terminal, experienced a 25-year high in cargo shipments in 2021. General cargo shipments at the port were up 92% through November.

Built 60 years ago to serve the domestic package-freight industry, Keefer Terminal has been re-established by the port as a hub for general and breakbulk cargo inbound to Western Canada.

In October, nearly 8,000 tonnes of European steel pipe was discharged at Keefer, where the cargo was stored in expansive laydown areas and then trucked to Alberta.

HOPA
PORTS

WATERFRONTS AT WORK.

WATCH OUR VIDEO ▷

# Your integrated port network on the Great Lakes.

## WITH MORE FACILITIES , WE CAN SERVE YOU BETTER.

Now with three ways to access North America's heartland, HOPA Ports can better serve you: our shipping partners.

HOPA Ports gives you an expanded range of transportation options, a professional team, knowledgeable service providers and improved infrastructure. Let's talk about how we can work together.

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

**hopaports.ca**

d'acier, des tuyaux et des cargaisons surdimensionnées telles que des réacteurs et des turbines à gaz pour l'Ouest canadien, il y a eu de l'engrais phosphaté en vrac. Cet engrais, importé pour les cultivateurs des Prairies, prend de plus en plus d'importance au port. Les expéditions sont stockées dans un entrepôt de 60 000 pieds carrés au terminal Keefer avant de partir en camion ou en train vers l'Ouest.

«Les importations d'engrais phosphaté devraient continuer d'augmenter en 2022, dit M. Heney. Il y aura aussi une longue série de cargaisons spéciales en 2022, y compris plusieurs chargements de composantes d'éoliennes.

«Nous prévoyons une croissance continue des expéditions d'acier, qui ont augmenté sans cesse depuis quelques années.»

**Windsor**

Le Port de Windsor a bénéficié d'une forte demande de matériaux de construction et de fournitures de fabrication en 2021.

Les volumes de granulats et d'acier ont continué d'être élevés jusqu'en décembre. Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, prévoit que les expéditions d'acier de l'année bondiront de 300 % par rapport à 2020, atteignant les 200 000 tonnes. Les granulats étaient en hausse de 12 %, à 1,5 million de tonnes.

«La quantité d'acier et de matériaux de construction passant par le Port indique que notre pays est en mode construction, que ce soit pour des routes, des immeubles ou des maisons, dit M. Salmons. Il y a un énorme changement dans la demande d'acier. Nous avons eu deux navires apportant de l'acier en 2021, et 12 [en 2021]. Voilà qui en dit beaucoup sur la relance de l'économie canadienne.»

Le trafic de céréales au Port est revenu à des niveaux normaux de plus de 700 000 tonnes en 2021, après avoir atteint des volumes records l'année précédente, par suite de l'évolution de la demande mondiale et des réserves accumulées au Canada en 2020.

M. Salmons dit bien s'attendre à ce que le Port dépasse les 4 millions de tonnes de marchandises encore une fois en 2021. Il avait atteint 4,53 millions de tonnes en 2020.

«Nous sommes convaincus que la construction en cours du pont international Gordie-Howe et les grands chantiers routiers locaux parviendront de nouveau à soutenir la demande d'acier et de granulats, dit M. Salmons. L'entreprise Sel Windsor aura plein accès à un nouveau filon de sel en 2022, et devrait revenir à des niveaux de production normaux.»

**Toronto**

Le Port de Toronto a connu une nouvelle année fructueuse en 2021, les importations de ciment, sucre et sel en vrac y passant pour arriver au cœur de la ville.

«Nous avons eu une forte augmentation des importations d'acier au Port pour des chantiers de construction dans toute la région du Grand Toronto, dit Geoffrey Wilson, chef de la direction de PortsToronto. Que ce soit pour le sucre dans notre café, le sel sur nos routes ou les matières premières pour l'industrie florissante de la construction à Toronto, y compris du ciment et de l'acier, le Port de Toronto continuera de jouer un rôle essentiel dans notre chaîne d'approvisionnement nationale en 2022.»

**Johnstown**

Le Port de Johnstown a été occupé cette année, accueillant 54 navires (chargement, déchargement, temps mort). Le

A procession of import cargoes continued to move through the terminal in November and December. Among the shipments of steel rail, pipe, and dimensional cargoes including gas turbines and reactors for Western Canada, was the discharge of bulk phosphate fertilizer. Imported for use by Prairie crop farmers, the fertilizer is a growing marine cargo business for the port. Shipments are stored inside a 60,000-square-foot warehouse at Keefer Terminal and trucked or railed to destinations in the west.

"Import shipments of phosphate fertilizer are expected to continue to grow in 2022," Mr. Heney said. "There is a strong lineup of project cargo shipments on the books for 2022 as well, including several loads of windmill components.

"We are anticipating continued growth in steel shipments, which have increased steadily over the past several years."

**Windsor**

The Port of Windsor handled a high demand for construction and manufacturing materials in 2021.

Aggregate and steel movements at the port continued to be strong into December. Steve Salmons, CEO of the Windsor Port Authority, said he expected steel shipments for the year to jump 300% compared with 2020, to 200,000 tonnes, while aggregate shipments were up 12% to 1.5 million tonnes.

"The amount of steel and construction materials coming through the port tells you that our country is on the build, with roads, buildings and residential homes all under construction," Mr. Salmons said. "There is a huge change in demand for steel. We had two ships delivering steel in 2020 and 12 ships (in 2021). It really speaks to the recovery of the Canadian economy."

Grain traffic through the port returned to normal volumes of more than 700,000 tonnes in 2021 following record volumes the previous year "after the crush of world demand and excess stores in Canada during 2020."

Mr. Salmons said he "fully expected" the port to exceed 4 million tonnes of total cargo handled again in 2021. The port moved 4.53 million tonnes of cargo in 2020.

"We fully expect ongoing construction of the Gordie Howe International Bridge and local major road projects will once again keep steel and aggregate demand at sustained volumes," Mr. Salmons said. "Windsor Salt will complete their access to a new salt seam in 2022 and should also return to normal levels of production."

**Toronto**

The Port of Toronto said it experienced another strong year in 2021, with bulk imports of cement, sugar and salt moving through the port and directly into the heart of the city.

"We saw a marked increase in imports of steel cargo transiting through the port to construction sites throughout the Greater Toronto Area," said Geoffrey Wilson, CEO, PortsToronto. "Whether providing the sugar for our coffee, the salt for our roads or the raw

materials needed for Toronto's booming construction industry, including cement and steel, the Port of Toronto will continue to play an essential role in our national transportation chain in 2022."

**Johnstown**

The Port of Johnstown had a busy year with 54 vessels (loading, unloading or layovers) in port. CSL's **Thunder Bay** was the last grain ship of 2021, loading out corn on Dec. 22.

The port recently completed the installation of three new state-of-the-art NEUERO grain ship loading spouts. The $12.5-million investment is a continuation of the Township of Edwardsburgh Cardinal's efforts to automate its grain elevator and replace its aging equipment.

"These gigantic pneumatic spouts are each capable of discharging grain at a rate of 900 tonnes per hour which will greatly improve our vessel throughput here at the port as well as significantly lower dust emissions," said Robert Dalley, General Manager of the Port of Johnstown.

Mr. Dalley said in November that the port's grain traffic for 2021 was slightly ahead of the previous year.

**Picton Terminals**

Picton Terminals, which can handle a wide range of cargo, concluded its 2021 season by offloading steel beams from the Federal Oshima and bulk sugar from the Puna in early December.

Picton Terminals saw a large amount of construction materials in 2021. Through September, nearly 99,000 tonnes of stone had been shipped out, while the terminal received 25,000 tonnes of gypsum, 23,302 cubic yards of dredged sand, 10,000 tonnes of steel beams, 30,000 tonnes of sugar and two new ferries. New last year, the port picked up approximately 11,000 tonnes of steel beams by barge.

In 2021, Picton Terminals joined Green Marine, the voluntary environmental certification program for North America's maritime industry.

"Employing upwards of 80 people as a major contributor to Eastern Ontario's economy, our family-owned company has always sought the best possible environmental conditions for future generations," said Ben Doornekamp, Director of Picton Terminals. "So joining this comprehensive environmental program is totally in step with our efforts – especially since our vision of sustainable growth so perfectly aligns with Green Marine's core principles."

## ST. LAWRENCE PORTS

**Montreal**

At the Port of Montreal, Canada's second-biggest maritime gateway after Vancouver, the outlook for 2022 is clearly on the upswing. Total cargo volumes in 2021 remained relatively stable compared with 2020 while container throughput solidly rebounded in the high single digits despite the impact of the COVID-19 pandemic and a docker strike ended by federal back-to-work legislation in the spring.

At the start of the New Year, the Montreal Port Authority released preliminary (unaudited) results for 2021 which

**Thunder Bay** de CSL a été le dernier céréalier-vraquier de 2021. Il a chargé du maïs le 22 décembre.

Le Port a récemment terminé l'installation de trois nouvelles goulottes de chargement des navires céréaliers NEUERO. L'investissement de 12,5 millions de dollars fait partie des efforts déployés par le canton d'Edwardsburgh-Cardinal pour automatiser son élévateur à grain et remplacer son équipement vieillissant.

«Chacune de ces gigantesques goulottes pneumatiques est capable de décharger les céréales au rythme de 900 tonnes métriques par heure, ce qui accélérera grandement le passage des navires ici au port, en plus de réduire considérablement les émissions de poussière», dit Robert Dalley, directeur général du Port de Johnstown.

Celui-ci ajoute qu'en 2021 jusqu'en novembre, le volume de céréales du port était légèrement plus élevé que l'année précédente.

**Picton**

Les terminaux de Picton peuvent recevoir une grande variété de marchandises. Ils ont bouclé la saison 2021 au début de décembre, avec le déchargement de poutres d'acier du Federal Oshima et de sucre en vrac de la Puna.

Il y a eu un fort volume de matériaux de construction à Picton en 2021. Jusqu'à la fin septembre, presque 99 000 tonnes de pierre avaient été expédiées, et le terminal avait reçu 25 000 tonnes de gypse, 23 302 verges cubes de sable dragué, 10 000 tonnes de poutres d'acier et 30 000 tonnes de sucre, ainsi que deux nouveaux traversiers. L'année passée, le Port a pour la première fois reçu quelque 11 000 tonnes de poutres d'acier transportées par barge.

En 2021, Picton a rejoint l'Alliance verte, le programme de certification environnementale pour le secteur maritime nord-américain.

«Employant plus de 80 personnes et contribuant de façon importante à l'économie de l'est de l'Ontario, notre entreprise familiale a toujours cherché à créer les meilleures conditions environnementales possibles, pour les générations futures, a déclaré Ben Doornekamp, directeur de Picton Terminals. Adhérer à ce programme environnemental complet est donc tout à fait en phase avec nos efforts – d'autant plus que notre vision de la croissance durable s'aligne si parfaitement avec les principes fondamentaux de l'Alliance verte.»

## LES PORTS DU SAINT-LAURENT

**Montréal**

Au Port de Montréal, le deuxième port en importance du Canada après Vancouver, les perspectives de 2022 sont clairement prometteuses. Les volumes de marchandises sont restés relativement stables de 2020 à 2021, alors que le nombre de conteneurs remontait de près de 10 % malgré la pandémie de COVID-19 et la grève des débardeurs à laquelle une loi fédérale de retour au travail a mis fin au printemps.

Au début de l'année, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a publié ses résultats préliminaires (non audités) pour 2021, qui indiquaient que 33,9 millions de tonnes de marchandises étaient passées par le Port – une baisse de 3,5 %. Le secteur des conteneurs a toutefois connu une reprise, avec un total de 1,7 million d'EVP (+7,3 %).

FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

fednav.com

showed 33.9 million tonnes of cargo passing through the port facilities - representing, a 3.5% decrease. The container sector experienced a recovery with a total of 1.7 million TEUs containers (+ 7.3%).

Due to the ongoing pandemic in 2021, the liquid bulk sector declined by 5.4% to 11.7 million tonnes. The dry bulk sector was down 7.3% to 7.8 million tonnes, as droughts in Western Canada affected grain volumes.

A significant development late in 2021 was the launching by the Montreal Port Authority (MPA) of the bidding process on November 23 for the nearly one billion dollar Contrecoeur container terminal project 40 kms downstream on the St. Lawrence River. It is the largest expansion project in the history of the Port of Montreal.

The Request for Qualifications will remain open to national and international industry players until late February. By issuing the RFQ, the MPA aims to find the best possible strategic partnership that can meet the high standards of the project in terms of innovation, efficiency, social responsibility and sustainable development. The goal is to enter into a long-term agreement to design, build, finance, operate and maintain the Contrecœur terminal.

"The future Contrecœur container terminal will play a mission-critical role in developing the strategic St. Lawrence trade corridor and in supplying Quebec, Ontario and the U.S. Midwest," said Martin Imbleau, President CEO of the MPA. "It will be a green, modern and innovative terminal with facilities that feature extensive electrification. Our goal is to make it a world-class infrastructure and we seek partners who share our vision, our values and our ambitions."

Slated to become operational by late 2026 after receiving federal government regulatory approval and substantial financial support, the terminal able to handle 1.15 million TEUs will boost the port's capacity from 2.1 million TEUs to 3.25 million TEUs. Actual construction would begin in 2023.

**Quebec**

At a recent virtual conference, Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, was pleased to report that the Port of Québec had its fourth best year ever of operation despite COVID-19. Final figures for 2021 were expected to show traffic totaling about 28.5 million tonnes – up 5.5% over 2020.

"In 2021, we saw the global economy pick up following a decline in world GDP of over 3.5% in 2020," said Mr. Girard. "We felt a strong demand at the Port of Québec for certain raw materials, and once again we demonstrated that we're a key link in the supply chain. We often forget that the materials that go through the Port are what companies in many industrial sectors like agrifood, construction, and transportation use to operate and that, once processed, meet a host of everyday needs."

In 2021, QSL recorded its third-best year ever for its Québec City operations. The company, which specializes in the handling and storage of various commodities, had a very good year in iron ore and pellets and other steel industry-related cargo.

En raison de la pandémie, le vrac liquide a baissé de 5,4 %, à 11,7 millions de tonnes. Le vrac sec était en baisse de 7,3 %, à 7,8 millions de tonnes, la sécheresse dans l'Ouest canadien ayant affecté les volumes de céréales.

Fait important en fin de 2021, l'APM a lancé le 23 novembre un processus d'appel d'offres pour le projet de terminal à conteneurs de presque 1 milliard de dollars à Contrecœur, 40 km en aval sur le fleuve Saint-Laurent. Il s'agit du plus grand projet d'expansion de l'histoire du Port de Montréal.

La demande de qualification sera ouverte aux acteurs nationaux et internationaux de l'industrie jusque vers la fin février. L'APM vise à créer le meilleur partenariat possible pouvant répondre aux hautes exigences du projet sur les plans de l'innovation, de l'efficacité, de la responsabilité sociale et du développement durable. Son objectif est de conclure une entente à long terme pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du terminal de Contrecœur.

«Le futur terminal à conteneurs de Contrecœur est appelé à jouer un rôle crucial dans le développement du corridor commercial stratégique du Saint-Laurent et dans l'approvisionnement du Québec, de l'Ontario et du Midwest américain, dit Martin Imbleau, PDG de l'APM. Il s'agira d'un terminal vert, moderne et innovant qui fera notamment une large place à l'électrification de ses installations. Notre objectif est d'en faire une infrastructure de classe mondiale et nous cherchons des partenaires qui partagent notre vision, nos valeurs et nos ambitions.»

Le terminal doit entrer en service d'ici la fin de 2026, après avoir obtenu un important soutien financier et l'approbation réglementaire du gouvernement fédéral. Il pourra manutentionner 1,15 million d'EVP, faisant passer la capacité du port de 2,1 millions d'EVP à 3,25 millions. La construction commencerait en 2023.

**Québec**

Au cours d'une récente conférence virtuelle, Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec (APQ), était fier d'annoncer que l'année 2021 arrive au 4e rang des meilleurs résultats enregistrés au Port de Québec sur le plan de l'exploitation malgré la COVID-19. Selon les chiffres finaux de 2021, le trafic total s'est élevé à 28,5 millions de tonnes – une hausse de 5,5 % par rapport à 2020.

«En 2021, nous avons vu l'économie mondiale redémarrer à la suite d'une baisse du PIB mondial de plus de 3,5 % en 2020, a dit M. Girard. Du côté du Port de Québec, ce que nous avons ressenti, c'est une forte demande pour certaines matières premières et plus que jamais nous avons démontré que nous étions un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement. On oublie souvent que les ressources qui passent par le Port permettent de faire rouler les entreprises de nombreux secteurs industriels, dont l'agroalimentaire, la construction et les transports. Une fois transformées, elles répondent à une foule de besoins de la vie quotidienne.»

Chez QSL, 2021 se classe au 3e rang parmi les meilleures de tous les temps à Québec pour l'entreprise. L'entreprise, qui se spécialise dans la manutention et l'entreposage de divers produits, a connu une très bonne année pour les boulettes de minerai de fer et d'autres marchandises de l'industrie sidérurgique.

PORT MONTRÉAL

# Évitez la congestion maritime

## 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.

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

# Skip vessel congestion

## 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.

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

# CONTINUE

# INVEST

# a

# IMPROV

Port de Valleyfield

VALPORT
Les services maritimes inc.
*Maritime Services Inc.*

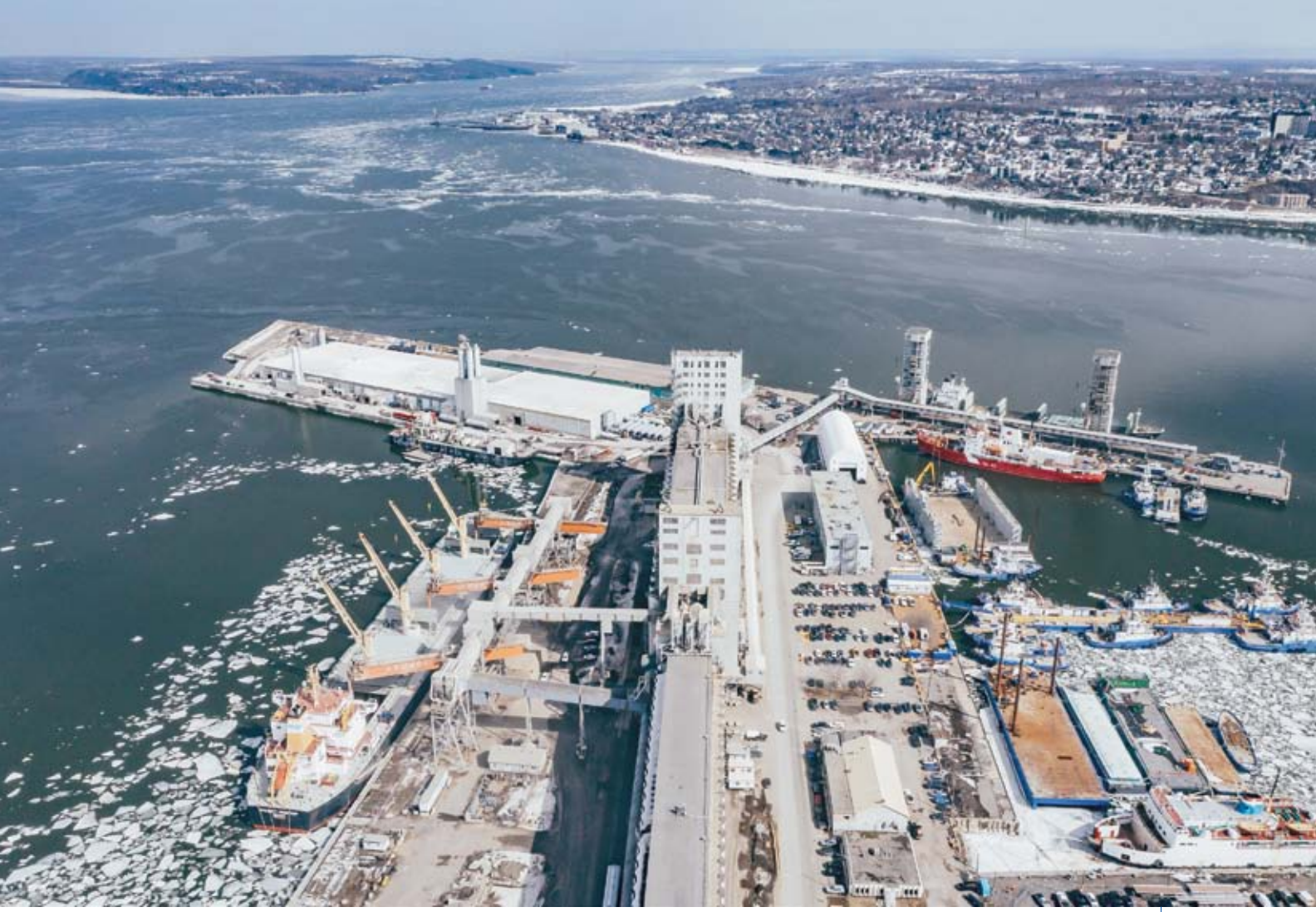
**Transport Canada ISPS Certified**
**Crating & Packaging – CWPCP Certified**
**Bar coding, digital documentation & inventory control**
**Cargo marshalling & consolidation site**
**Receiving, security and inspection – truck, rail & sea**
**Independant, experienced & reliable labour force**
**Direct access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

# D GROWTH

## TMENTS
## nd
## EMENTS

**New staging area**
- ✓ **2018: 32,500 m²**
- ✓ **2019: 19,500 m²**
- ✓ **2020: 14,000 m²**

**Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.**



©PORT DE QUÉBEC

*Approximately 1,000 vessels expected in 2022 to call the Port of Quebec which saw its cargo volume increase by 5.5% to 28.5 million tonnes in 2021.*

Quelque 1 000 navires sont attendus en 2022 au port de Québec, dont le volume de marchandises a atteint 28,5 millions de tonnes en 2021, en hausse de 5,5 %.

The Port of Québec's sustainable development approach also led to several achievements, such as: the launch of the EcoCargo program which accords shipowners who implement recognized environmentally responsible practices discounts on port fees; the adoption of a roadmap aimed at making port activities carbon neutral; and the formation of a working committee with residents and operators to reduce noise emission in the Anse au Foulon sector.

Since 2018, the Port has carried out numerous infrastructure development and restoration works by investing nearly $300 million, including the amounts invested by the operators.

The QPA stresses it will continue to fulfill its mission to promote and develop maritime trade, serve the economic interests of the Québec City area and Canada, and ensure its profitability while respecting the community and the environment. Approximately 1,000 ships are expected to call at the port in 2022. More repairs and improvements to facilities are planned. The QPA will also complete a new strategic plan in the coming months.

La démarche de développement durable entreprise par le Port de Québec a également mené à plusieurs réalisations, telles que: le lancement du programme EcoCargo permettant aux armateurs qui mettent en place des pratiques écoresponsables reconnues d'obtenir des rabais sur les droits de port; l'adoption d'une feuille de route visant la carboneutralité des activités portuaires; et la formation d'un comité de travail avec les citoyens et les opérateurs afin de réduire le bruit dans le secteur de l'anse au Foulon.

Depuis 2018, le Port a procédé à de nombreux travaux de développement et de restauration des infrastructures en investissant près de 300 millions de dollars – y compris les sommes investies par les opérateurs.

L'APQ affirme qu'elle continuera de remplir sa mission, qui est de favoriser et de développer le commerce maritime, de servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada, et d'assurer sa rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement. Environ 1000 navires sont attendus au Port de Québec en 2022. D'autres travaux de réfection et d'amélioration des infrastructures sont aussi au programme. L'APQ complétera également sa nouvelle planification stratégique au cours des prochains mois.

MGT
SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTRÉAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP
305 Curatteau,
Montréal, Quebec, H1L 6R6
CANADA
Phone : 514-257-3040
Fax : 514-254-4298
MGTcustomerservice@mtrtml.com
www.mtrtml.com
Photo MGT/Wayne D. Smith
CERTIFIED • GREEN MARINE • CERTIFIED
GREEN MARINE

©PORT DE TROIS-RIVIÈRES

*The Port of Trois-Rivières is profiting from brisk tailwinds thanks to rising cargo and the progress of its "terminal of tomorrow" project.*

Le port de Trois-Rivières profite d'une conjoncture résolument favorable, avec une hausse des cargaisons et le progrès de son projet de «terminal de demain».

**Sept-Îles**

Despite results showing the second-best year since the creation of the Sept-Îles Port Authority, the largest ore-handling maritime gateway in North America recorded a cargo volume of 32.1 million tonnes in 2021. This represented a 3% decline from the 2020 total of 33.1 million tonnes – nevertheless substantial enough for the Port of Sept-Îles to occupy 3rd place among Canadian ports thanks especially to the advent in recent years of a multi-user wharf coinciding with strong global commodity trends.

Lower iron ore shipments accounted for the small drop in 2021 due to certain incidents and equipment breakdowns that affected production for some producers.

However, the new year looks promising with the start-up of Quebec Iron Ore's 7 million tonnes expansion project this spring. "This new volume contribution to the multi-user terminal facilities should allow the Port to cross the 40 M MT mark in 2022 and possibly reach the rank of 2nd port in Canada in terms of volume," Pierre

**Sept-Îles**

L'année 2021 arrive au deuxième rang quant aux résultats obtenus depuis la création de l'Administration portuaire de Sept-Îles. Le plus grand port nord-américain de minerai a enregistré un volume de marchandises de 32,1 millions de tonnes en 2021, 3 % de moins que les 33,1 millions de tonnes de 2021, mais assez pour assurer à Sept-Îles la troisième place parmi les ports canadiens. Son succès doit beaucoup à son quai multi-usager dont la mise en service, il y a quelques années, a coïncidé avec des tendances mondiales favorables pour les matières premières.

Une baisse des expéditions de minerai de fer explique le léger recul de 2021. Elle est attribuable à certains incidents et pannes d'équipement qui ont touché la production de divers producteurs.

Cependant, la nouvelle année s'annonce prometteuse, avec le démarrage du projet d'expansion de 7 millions de tonnes de Minerai de fer Québec. «Ce nouvel apport de volume au terminal multiusager devrait permettre au Port de franchir la marque des 40 millions de tonnes en 2022 et peut-être de passer au rang de deuxième port au Canada selon le volume»,

a dit au *Maritime Magazine* Pierre D. Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles.

**Trois-Rivières**

Le Port de Trois-Rivières a manutentionné 4 millions de tonnes de marchandises en 2021, soit sensiblement plus que les 3,2 millions de tonnes de 2020. Le vrac solide (y compris les céréales) en représentait 85 %, et le vrac liquide, 10 %. Le solde de 5 % relève des marchandises générales (y compris les cargaisons spéciales).

Le projet de 130 millions de dollars du Terminal 21, élément clé du plan stratégique Cap sur 2030, a continué d'avancer. Dans le cadre de son initiative Avantage Saint-Laurent, le gouvernement du Québec a confirmé son soutien financier de 22,5 millions de dollars. L'agence fédérale d'évaluation environnementale a tenu trois séances de consultation publique sur l'ambitieux projet. Le gouvernement fédéral a aussi annoncé un financement de 3,7 millions de dollars pour la construction d'un corridor routier adapté aux chargements de très grandes dimensions, entre la zone industrielle du Port et la ville.

Pour Jacques Paquin, vice-président exécutif, le projet représente «le terminal de l'avenir» et «un véritable laboratoire d'innovation... qui augmentera la compétitivité de nos entreprises, surtout celles de notre région, sur les marchés internationaux».

D. Gagnon, President and CEO of the Port of Sept-Îles, told *Maritime Magazine*.

**Trois-Rivières**

For its part, the Port of Trois-Rivières handled 4 million tonnes of cargo in 2021 – a big increase compared with 3.2 million tonnes in 2020. Solid bulk (including grain) accounted for 85% and liquid bulk accounted for 10%. The remaining 5% came from general cargo (which includes project cargo).

The $130 million Terminal 21 project, the key component of the On Course for 2030 Plan, has continued to move forward. In effect, through its Avantage Saint-Laurent initiative, the Québec government confirmed its financial support of $22.5 million. The federal government's environmental assessment agency held three public consultation sessions on the ambitious undertaking. The federal government also announced funding of $3.7 million towards building a road corridor adapted to ultra-dimensional loads and linking the port industrial zone with the city.

Jacques Paquin, Executive Vice-President, hails the project as "the terminal of tomorrow" and "a veritable laboratory of innovation…that will increase the competitiveness of our companies on international markets, especially those from our region."

©PORT OF VALLEYFIELD

*The Port of Valleyfield posted in 2021 what General Manager Jean-Philippe Paquin described as "a tremendous year."*

Le port de Valleyfield a connu en 2019 ce que son directeur général Jean-Philippe Paquin a appelé «une année formidable».

In his view, 2022 promises to be another year of progress for the 2030 development blueprint focused on diversification.

**Valleyfield**

At the Port of Valleyfield, Jean-Philippe Paquin, enthusiastically qualified 2021 as "a tremendous year, confirming the bold move made at the end of 2019, when the contract with a long-standing client was not renewed, ushering in a new era."

At the time of writing, cargo stats for the full year were yet to be finalized. "But cargo volumes in 2021 will come close or exceed those from 2019, the best year ever for the port," Mr. Paquin said.

He stressed that the numbers were not as important as the shift that occurred. "The port has been able to increase volumes with many of its existing clients, attract new traffic, and make room for future growth. It is now in a position to accommodate even more traffic and more clients.

"Arctic cargo volumes are expected to increase in the coming years, while still allowing other bulk and breakbulk volumes to flow through across the entire navigation season. In addition, the new berth, for which the environmental studies are being finalized and the final approval requests will be submitted in early 2022, will help cement the growth potential, allowing for a

À son avis, 2022 s'annonce comme une nouvelle année de progrès pour le plan de développement Cap sur 2030, qui met l'accent sur la diversification.

**Valleyfield**

Pour le directeur général du Port de Valleyfield, Jean-Philippe Paquin, 2021 aura été «une année formidable, validant le changement radical survenu à la fin de 2019 quand le contrat avec un client de longue date n'a pas été renouvelé, ce qui a inauguré une nouvelle ère».

Au moment d'écrire ces lignes, les statistiques de l'année n'étaient pas encore finalisées. «Cependant, les volumes de marchandises de 2021 approcheront ou dépasseront ceux de 2019, qui avait été la meilleure année du Port», dit M. Paquin.

Il insiste sur le fait que les chiffres ne sont pas aussi importants que le virage pris: «Le Port a réussi à augmenter les volumes avec plusieurs de ses clients existants, à attirer du nouveau trafic et à préparer la croissance future. Il est maintenant en mesure de recevoir davantage de trafic et davantage de clients.

«Les volumes de l'Arctique devraient augmenter dans les prochaines années, tout en permettant que d'autres marchandises en vrac ou marchandises générales soient manutentionnées pendant toute la saison de navigation. De plus, le nouveau poste d'accostage – à l'égard duquel les études environnementales sont en voie d'être bouclées et les demandes d'approbation finale seront soumises au début de 2022 – aidera à concrétiser

**3e 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*

larger number of ships to call Valleyfield. We are hoping the labor shortages the industry has seen lately will have been worked out by then!"

**Saguenay**

The Port of Saguenay had a busy year in 2021. Some 1.28 million tonnes of cargo were handled, compared to 548,500 tonnes in 2020. The Port received 96 ships at its Grande-Anse facilities, compared to 71 the previous year. This was due in particular to the generally favourable economic context despite the continuing COVID-19 pandemic.

For the first time in its history, the Port of Saguenay transshipped 43,000 tonnes of sugar from Brazil to refining facilities in the Great Lakes. The year 2021 further marked the first full year of operation of the wood pellet export terminal of Granules 777, a Barrette-Chapais company.

During a visit last August to the Port of Saguenay by Quebec Premier François Legault, the project to install a multi-user electric conveyor linking the industrial port area and the deep-water wharf received confirmation of its full financing, with the governments of Quebec and Canada each contributing $33 million. The electric conveyor will make it possible to reduce GHG emissions and make operations even more efficient, while adding to the attractiveness of the industrial port area.

"The confirmation of funding for the electric multipurpose conveyor project, as well as the busy year we have just had, demonstrate the strategic role that the Port of Saguenay plays within the maritime ecosystem of the St. Lawrence-Great Lakes international trade corridor," said Carl Laberge, President and CEO of the Saguenay Port Authority.

le potentiel de croissance puisque Valleyfield pourra accueillir un plus grand nombre de navires. Nous espérons que les récentes pénuries de main-d'œuvre de l'industrie auront été réglées d'ici là!»

**Saguenay**

Le Port de Saguenay a connu une année faste en 2021. Quelque 1,28 million de tonnes de marchandises ont été manutentionnées, contre 548 500 tonnes en 2020. Le Port a accueilli 96 navires à ses installations de Grande-Anse, contre 71 l'année précédente. Le tout est attribuable à la conjoncture économique généralement favorable malgré la persistance de la pandémie de COVID-19.

Pour la première fois de son histoire, le Port de Saguenay a transbordé 43 000 tonnes de sucre du Brésil destiné à des raffineries de la région des Grands Lacs. Par ailleurs, 2021 aura été la première année entière d'activité du terminal d'exportation de granules de bois exploité par Granules 777, une filiale de l'entreprise Barrette-Chapais.

Lors d'une visite du premier ministre du Québec François Legault au Port de Saguenay à la fin août, le financement complet a été confirmé pour le projet de convoyeur électrique multiusager reliant le secteur industriel du Port et le quai en eau profonde. Les gouvernements du Québec et du Canada y contribueront chacun pour 33 millions de dollars. Le convoyeur électrique permettra de réduire les émissions de GES et accroîtra l'efficacité des opérations, tout en rehaussant l'attrait du secteur industriel du Port.

«La confirmation du financement du projet de convoyeur électrique multiusager et l'année fertile que nous venons de vivre démontrent le rôle stratégique que joue le Port de Saguenay dans l'écosystème du corridor de commerce international Saint-Laurent–Grands Lacs», dit Carl Laberge, PDG de l'Administration portuaire du Saguenay.

**SEAWAY SEASONAL TRAFFIC RESULTS – Final 2021***
**RÉSULTATS SAISONNIERS DU TRAFIC DE LA VOIE MARITIME – Finaux 2021***

| Traffic (in thousands of tonnes) / Trafic (En milliers de tonnes) | SLSMC - Combined Traffic / CGVMSL - Trafic Combiné | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Year to Date / Année à jour | | Change from 2020 / Écart avec 2020 | |
| | 2020 | 2021 | Tonnes | % |
| Total Cargo / Cargaison totale | 37 762 | 38 136 | 374 | 0.99% |
| All Grain / Toutes les céréales | 13 302 | 10 601 | -2,701 | -20.31% |
| Iron Ore / Minerai de fer | 6 080 | 6 954 | 874 | 14.38% |
| Coal / Charbon | 2 439 | 2 116 | -323 | -13.25% |
| Dry Bulk / Vrac solide | 10 534 | 11 260 | 726 | 6.89% |
| Liquid Bulk / Vrac liquide | 3 077 | 3 230 | 153 | 4.96% |
| General Cargo / Cargaison générale | 2 257 | 3 904 | 1,647 | 72.98% |
| **Vessel Transits / Transits de navires** | **2020** | **2021** | **Transits** | **%** |
| Total Transits / Transits totaux | 3 856 | 3 918 | 62 | 1.61% |

* Estimates / * Estimés
The St. Lawrence Seaway Management Corporation / Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

©LOUIS RHÉAUME

Spliethoff

# LINER SERVICE EUROPE GREAT LAKES

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

Quick transit time | Through bills of lading | Onward connections using Spliethoff's European and American logistic network | Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk |
Calling various Great Lake ports, including:
- Valleyfield QC
- Cleveland OH
- Duluth MN
- Ramey's Bend ON
- Chicago IL
- Monroe MI

Now also offering a dedicated liner service for containers to/ from the Great Lakes

**www.spliethoff.com or greatlakes@spliethoff.com**

CLEVELANDEUROPE EXPRESS
OPERATED BY Spliethoff

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

*Regardez notre vidéo*
*Watch our video*

# Pour la *SÉCURITÉ* et l'*EFFICACITÉ* de la NAVIGATION depuis plus de 50 années et celles à venir !

# Contributing to the *SAFETY* and *EFFICIENCY* of NAVIGATION for over 50 Years and counting!

www.pilotagestlaurent.gc.ca

*MERCI* pour votre confiance

*THANK YOU* for your confidence

# THE DECARBONIZATION CHALLENGE
# LE DÉFI DE LA DÉCARBONISATION

©ALGOMA

*Shipowners are banking on governments to support marine industry decarbonization initiatives.*

Les armateurs comptent sur les gouvernements pour appuyer les initiatives de l'industrie en matière de décarbonisation.

## *Canadian carriers investing in best-available knowledge on clean-fuel solutions*

## Les transporteurs canadiens investissent dans les carburants propres en fonction des meilleures connaissances du moment

Julie Gedeon

Le secteur maritime canadien s'emploie à réduire son empreinte carbone. Il renouvelle la flotte, il adopte les technologies les plus récentes et il lance des projets pilotes, restant à l'affût des nouveautés en matière de décarbonisation.

The Canadian shipping industry is actively reducing its carbon footprint with fleet renewal, latest technologies and pilot projects as it monitors nascent developments towards decarbonization.

Amidst numerous unknowns, ship owners such as Algoma Central Corporation and the CSL Group, are counting on government to support industry decarbonization efforts in the net-zero transition.

"It would be easy to wait until we know what the new technologies and regulations will be," says Gregg Ruhl, Algoma Central Corporation's President and CEO. "However, by replacing older vessels with new ones now, we're reducing GHG emissions on average by 40 per cent per tonne-kilometre."

The IMO's call for net-zero carbon emissions by 2050 only applies to oceangoing vessels, but there's concern that regulations globally or closer to home might change overnight unless the ramifications are understood.

"We're literally banking on keeping these new, more efficient ships that we're building now in service for 30-plus years," Mr. Ruhl emphasizes.

Mr. Ruhl points to the success of fleet averaging in the Great Lakes-St. Lawrence region for achieving the IMO's required sulphur-emission reductions over an established timeframe without sacrificing competitiveness. "Our business will shift to other modes if prices jump," he warns, adding that a fuel analysis shows trucking emits 558 per cent more GHG to carry the same cargo the same distance.

The Chamber of Marine Commerce is seeking to partner with the Canadian government and research facilities to pursue the most promising decarbonization technologies and strategies. Transitioning will require extensive collaboration with governments, port authorities, private berth owners, cargo owners, public and private utilities, and other stakeholders.

"Key conversations must be had throughout the value chain, and everyone must pay a fair share," Nathalie Sykora, the CSL Group's Chief Global Operations Officer, affirms. "If done right, it can result in good returns on investments and mitigate climate change."

**The Biofuel option**

Interim steps have included the successful operation of half of the company's 16 vessels within the Great Lakes on biofuel last year. "Canada Clean Fuels provided us with biofuel at a competitive price to see whether it works well with existing vessel equipment," Ms. Sykora says. "It performed without issue and gave us about an 80-per-cent reduction in carbon emissions on a life-cycle basis when compared to regular marine diesel."

Biofuel, however, is regarded by CSL and others as a transitional step with the competition for it from road transport and aviation expected to limit supply and drive up the price which is already 1.5 times higher than marine fuel oil.

Renewable electricity is essential to a net-zero carbon future. "Unless governments around the world transition to renewable electricity grids, or standalone off-grid renewable energy solutions are installed at ports, the fuel for shipping won't be zero-carbon," Ms.

Il y a bien des inconnues. Par exemple, les armateurs, comme l'Algoma Central Corporation et le Groupe CSL, comptent sur le gouvernement pour appuyer les efforts consacrés par l'industrie à la décarbonisation en vue d'en arriver au zéro émission nette.

«Il serait facile d'attendre jusqu'à ce que nous sachions quelles seront les nouvelles technologies et la réglementation, dit Gregg Ruhl, président et chef de la direction d'Algoma. Cependant, en remplaçant dès maintenant des navires plus anciens par de nouveaux, nous réduisons les émissions de GES d'en moyenne 40 % par tonne-kilomètre.»

La carboneutralité voulue par l'OMI d'ici 2050 concerne seulement les navires océaniques, mais à l'étranger ou plus près de chez nous, il faut prévoir que les exigences réglementaires pourraient changer du jour au lendemain sans que les ramifications soient bien comprises.

«Nous misons sur le fait que nous pourrons utiliser les nouveaux navires plus efficaces que nous construisons maintenant pendant une bonne trentaine d'années», insiste M. Ruhl.

Il fait remarquer qu'en tenant compte de la moyenne des flottes dans la région Grands Lacs–Saint-Laurent pour les réductions des émissions de soufre demandées par l'OMI dans un délai prescrit, il a été possible de préserver la compétitivité. «Notre clientèle passera à d'autres modes si les prix bondissent», prévient-il. Or, il ajoute que selon une analyse de la consommation de carburant, le camionnage émet 558 % de GES de plus pour transporter les mêmes marchandises sur une même distance.

La Chambre de commerce maritime veut poursuivre, en partenariat avec le gouvernement canadien et des établissements de recherche, les technologies et stratégies de décarbonisation les plus prometteuses. La transition exigera une grande collaboration avec les gouvernements, les administrations portuaires, les propriétaires de postes d'amarrage privés, les propriétaires de cargaisons, les entreprises publiques et privées de services publics et d'autres acteurs.

«Des conversations vitales doivent avoir lieu dans l'ensemble de la chaîne de valeur, et tout le monde doit payer une part équitable, affirme Nathalie Sykora, chef des opérations mondiales du Groupe CSL. Si tout se fait convenablement, il peut en découler un bon rendement des investissements et une atténuation du changement climatique.»

**L'option du biocarburant**

Des mesures provisoires ont été prises, comme l'utilisation de biocarburants sur la moitié des 16 navires de la compagnie sur les Grands Lacs l'année passée. «[L'entreprise] Canada Clean Fuels nous a fourni du biocarburant à un prix concurrentiel, pour voir s'il est efficace avec l'équipement de nos navires, dit M$^{me}$ Sykora. Il n'a posé aucun problème et nous a donné une réduction d'environ 80 % des émissions de carbone, sur base du cycle de vie, en comparaison du diesel marin ordinaire.»

Cependant, CSL et d'autres considèrent le biodiesel comme une mesure de transition. La demande de ce carburant pour le transport routier et l'aviation risque de limiter sa disponibilité et faire grimper son prix, qui est déjà 1,5 fois celui du mazout marin.

# UME

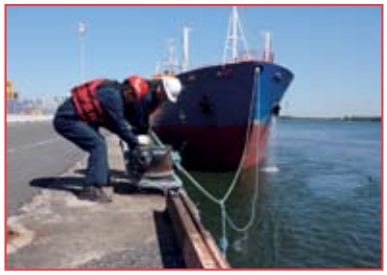
Urgence Marine Environment

**514.640.3138**

***ENVIRONMENTAL SPECIALISTS***

***IMMEDIATE RESPONSE 24/7***

**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

GREEN MARINE PARTNER

**www.urgencemarineenvironment.com** **Montreal (Quebec) CANADA**

Sykora explains. "Shore power, a technology available today, offers the opportunity to significantly reduce emissions."

Government support would be essential for such a major infrastructure change. "There's been some funding, but it's been largely for cruise ships to plug into shore-power so far," Ms. Sykora notes.

CSL is particularly interested in electrical infrastructure. "As a shortsea shipping company, we are frequently in port," Ms. Sykora stresses. "The use of renewable shore power could help remove at-berth emissions."

Some regular and relatively short routes may be ideal for other forms of vessel electrification. "In the longer term, the Great Lakes future could be battery-powered or hybrid-electric vessels that plug into a grid at berth," Ms. Sykora says.

At CSL, real-time monitoring is being employed to maximize equipment performance, fuel efficiency, along with optimum power, speed and routes based on required arrival time, weather and other factors.
Ms. Sykora says data capture and projections should be used to a greater extent by all supply chain stakeholders to aim for just-in-time arrivals for a minimal port wait using a vessel's optimal speed.

Meanwhile, every aspect of CSL's fleet has been scrutinized to improve performance. "We've achieved a 30-per-cent reduction in $CO_2$ emissions per tonne-nautical mile since 2005," Ms. Sykora relates. "This has been achieved through CSL's long-running energy efficiency program which includes fleet renewal as well as the installation of energy efficiency technologies.

"Now the focus is set on the big game changes for the energy transition, including alternative fuels and new propulsion systems."

**Fuel reduction systems**

With decarbonization on the horizon, Algoma has installed performance monitoring equipment on all its ships over the past six years. This integrated system allows them to collect and analyze a massive stream of data to find efficiency opportunities. The latest automated program, FuelOpt by Yara Marine Technologies, achieves significant fuel savings by making slight adjustments to the propeller pitch in relation to engine speed.

"Open-water trials at full-steaming indicated a 10-per-cent fuel reduction," Mr. Ruhl shares. "While our engineers aren't promising that across the board, the fuel savings are significant enough for us that we have committed to installing the system on all of our Equinox Class ships."

In 2015, Algoma committed to lowering its carbon intensity by 25 per cent by 2025 compared to 2008 levels. "We're on track to achieve this goal because of our efforts in domestic dry-bulk fleet renewal and investments in new technologies," Mr. Ruhl says. "With 10 ships in our Equinox Class, we also now make energy-

L'électricité renouvelable est essentielle à un avenir carboneutre. «À moins que les gouvernements du monde entier ne passent à des réseaux d'électricité renouvelable ou que des solutions autonomes d'énergie renouvelable soient installées dans les ports, le carburant maritime ne sera pas carboneutre, explique M$^{me}$ Sykora. L'alimentation électrique à quai est une technologie qui offre déjà aujourd'hui la possibilité de réduire considérablement les émissions.»

Un appui du gouvernement serait essentiel pour un tel changement dans l'infrastructure. «Il y a eu du financement, mais surtout pour l'alimentation à quai des paquebots de croisière jusqu'à présent», commente M$^{me}$ Sykora.

CSL porte un grand intérêt à l'infrastructure électrique. «Comme nous faisons du transport maritime sur courte distance, nous sommes souvent au port, note M$^{me}$ Sykora. Or quand nous y sommes, l'utilisation d'une alimentation à quai en électricité renouvelable pourrait aider à supprimer des émissions.»

Certaines routes régulières et relativement courtes pourraient être idéales pour d'autres formes d'électrification des navires. «À long terme, l'avenir des Grands Lacs pourrait reposer sur des navires alimentés par batteries ou des navires hybrides électriques qui se branchent au réseau à quai», avance M$^{me}$ Sykora.

CSL effectue une surveillance en temps réel pour maximiser le rendement de l'équipement, réduire la consommation de carburant et optimiser la puissance, la vitesse et les routes selon le temps d'arrivée voulu, la météo et d'autres facteurs. M$^{me}$ Sykora dit que la saisie de données et des projections devraient être utilisées davantage par tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement afin de prévoir les arrivées juste à temps et ainsi diminuer le temps d'attente au port en tenant compte de la vitesse optimale d'un navire.

Par ailleurs, chaque aspect de la flotte de CSL a été examiné pour améliorer le rendement. «Nous avons obtenu une réduction de 30 % des émissions de $CO_2$ par tonne-mille marin depuis 2005, rapporte M$^{me}$ Sykora. Nous l'avons fait au moyen du programme de longue date d'efficacité énergétique de CSL, qui comprend le renouvellement de la flotte ainsi que l'adoption de technologies haute efficacité.

«Maintenant, l'accent est mis sur les changements de la donne pour la transition énergétique, y compris des carburants de remplacement et de nouveaux systèmes de propulsion.»

**Systèmes d'économie de carburant**

À l'heure de la décarbonisation, Algoma a installé de l'équipement de surveillance du rendement sur tous ses navires depuis six ans. Ce système intégré lui permet de recueillir et d'analyser un flux massif de données pour trouver des possibilités de gains en efficience. Le plus récent programme automatisé, FuelOpt, de l'entreprise Yara Marine Technologies, réduit sensiblement la consommation de carburant en apportant de légers ajustements de pas d'hélice en fonction du régime moteur.

«Des essais en mer à plein régime ont donné une réduction de consommation de 10 %, dit M. Ruhl. Nos ingénieurs n'en promettent pas autant à tous les régimes, mais l'économie

audit comparisons to optimize how we operate on all of them."

An engineering team at Algoma is monitoring decarbonization research worldwide. "As soon as we see something that might work well for us, we'll take action," Mr. Ruhl says. "We're committed to achieving decarbonization, but like the song in Hamilton, Algoma wants 'to be in the room where it happens' if/when regulations are discussed so we determine solutions that work in Canada's shortsea shipping and Seaway realities."

Methanol and ammonia currently look most promising in terms of decarbonization, but it's unclear if, where and how these will evolve. "Different regions are looking at supporting different types of fuel production," Ms. Sykora points out. "And the fuels of the future aren't readily interchangeable aboard vessels."

At best, new ships can be hybrids capable of conversion to one of the above-mentioned hydrogen derivatives, but that still requires hazarding a guess.

---

est suffisante pour que nous nous soyons engagés à installer le système sur tous nos navires de classe Equinox.»

En 2015, Algoma a résolu de réduire son intensité carbonique de 25 % d'ici 2025 par rapport aux niveaux de 2008. «Nous sommes en voie de réaliser cet objectif grâce à nos efforts de renouvellement de notre flotte intérieure de vraquiers et nos investissements dans de nouvelles technologies, indique M. Ruhl. Avec 10 navires dans notre classe Equinox, nous faisons aussi maintenant des audits énergétiques comparatifs pour optimiser la façon dont les utilisons.»

Une équipe technique d'Algoma suit la recherche qui se fait sur la décarbonisation partout au monde. «Dès que nous voyons quelque chose qui pourrait nous être utile, nous agissons, dit M. Ruhl. Nous tenons à réaliser la décarbonisation, mais nous voulons être présents si et quand des règlements sont discutés, pour pouvoir en arriver à des solutions qui sont valables pour le transport sur courte distance au Canada et pour les réalités de la Voie maritime.»

Le méthanol et l'ammoniac semblent actuellement les pistes les plus prometteuses pour la décarbonisation, mais on ne sait pas si ces solutions évolueront, ni quand et comment elles le feraient. «Différentes régions envisagent de favoriser différents types de production de carburant, fait remarquer M$^{me}$ Sykora. Et les carburants de l'avenir ne sont pas aisément interchangeables à bord des navires.»

Au mieux, les nouveaux navires peuvent être des hybrides capables de passer à un des dérivés possibles de l'hydrogène, mais il reste une part d'incertitude.

©DAVID SCHAUER

*A Canada Steamship Lines vessel enters the Port of Duluth-Superior which handles some 35 million short tons annually, the biggest volume of all Great Lakes ports.*

Un navire de Canada Steamship Lines entre au port de Duluth-Superior, où transitent quelque 35 millions de tonnes courtes par année, le plus fort volume de tous les ports des Grands Lacs.

# *U.S. Great Lakes ports bounce back strongly in 2021*

# Forte reprise pour les ports américains des Grands Lacs en 2021

Bill Beck

After surviving the pandemic year of 2020 - one of the most difficult navigation seasons since the recession of the early 1980s - U.S. Great Lakes ports rebounded sharply during 2021, despite battling the ongoing effects of the Delta and Omicron variants of the Covid-19 virus.

According to the St. Lawrence Seaway Development Corporation, cargo shipments via the U.S. Great Lakes/St. Lawrence Seaway system totaled more than 33 million tons between the opening of the navigation

Avec la pandémie, la saison de navigation 2020 a été une des plus difficiles depuis la récession du début des années 1980. Après y avoir survécu, les ports américains des Grands Lacs ont connu une forte reprise en 2021, malgré les variants Delta et Omicron du virus de la COVID-19.

D'après la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, les expéditions de marchandises du côté américain du réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent ont surpassé les 33 millions de tonnes entre l'ouverture de la saison de navigation la dernière semaine de mars et la

première semaine de décembre. L'augmentation est de 2 % par rapport à 2020, mais elle aurait été sensiblement plus importante n'eût été la faiblesse des exportations de céréales en raison des moindres récoltes de 2021.

Certains ports ont eu une année exceptionnelle. À Toledo, le cap des 10 millions de tonnes de marchandises a été franchi pour la saison jusqu'à la fin de novembre, une hausse de 22 % sur 2020. Le minerai de fer transitant par le Port a augmenté de plus de 60 %, grâce notamment à la pleine exploitation commerciale de la nouvelle usine de fer de réduction directe de Cleveland Cliffs sur le bord du lac Érié à Toledo.

À la mi-décembre, Joseph Cappel, vice-président, Développement commercial, de l'Administration portuaire de Toledo-comté de Lucas, affichait sa satisfaction: «Non seulement notre tonnage est-il en hausse, mais les investissements que nous continuons de consacrer à nos terminaux ouvrent la voie à un bel avenir.»

Ces investissements ont bénéficié d'une subvention de 3 millions de dollars du programme d'assistance maritime du département des Transports de l'Ohio pour un nouveau système de convoyage de vrac, ainsi que de 4 millions de dollars s'ajoutant aux 20 millions déjà réunis pour réhabiliter le mur de quai du Port et construire une nouvelle installation de transbordement de vrac liquide dans l'aire des marchandises générales du Port.

À l'est de Toledo sur la lac Érié, le tonnage de marchandises du Port de Cleveland a augmenté de 50 % jusqu'à la fin de novembre. Les arrivages d'acier, les cargaisons spéciales et les conteneurs y ont contribué.

David Gutheil, directeur des affaires commerciales du Port de Cleveland, indique que Cleveland commencera à manutentionner des cargaisons de vrac liquide non dangereux au troisième trimestre de 2022. Un additif de qualité alimentaire provenant d'Asie du Sud-Est sera transbordé directement du navire à des wagons grâce à une station de pompage située au Port. M. Gutheil estime que d'ici la fin de la saison 2023, Cleveland recevra 100 000 tonnes de ces nouvelles cargaisons. Le Port de Duluth-Superior, à l'extrémité opposée du réseau, en était à plus de 3 millions de tonnes de marchandises en novembre, plus de 10 % de mieux qu'au même mois de 2020. Le minerai de fer dominait le trafic en 2021 à la tête des Grands Lacs: plus de 18 millions de tonnes de boulettes ont été expédiées sur les Grands Lacs jusqu'à la fin de novembre. Voilà qui est 21,7 % de plus que la moyenne quinquennale pour ce baromètre des produits en vrac, et 37,1 % de plus que pour la même période en 2020.

Le Port de Duluth-Superior a manutentionné presque 7 millions de tonnes de charbon et de coke jusqu'à la fin de novembre, 2 millions de tonnes de plus que l'année passée. Les 407 000 tonnes de pierre calcaire expédiées à partir du Port en novembre en ont fait le mois de novembre le plus fort depuis 2010. Le Port a aussi eu 82 000 tonnes de sel.

**Les cargaisons affluent dans les petits ports**

Les plus petits ports américains des Grands Lacs ont été tout aussi occupés – sinon plus – que leurs concurrents plus grands. Le Port de Green Bay a connu un de ses étés les plus productifs depuis des années. Dean Haen, directeur du port, rapporte qu'il y a eu plus de 335 000 tonnes de marchandises en août, avec de forts arrivages de calcaire et de sel. Ce total mensuel est le meilleur depuis cinq ans pour le port du lac

season in the last week of March through the first of December. That's up nearly two percent from 2020, and would have been substantially higher because of lagging grain exports caused by smaller harvests in 2021.

Some ports reported a bang-up year. The Port of Toledo surpassed 10 million tons of cargo for the season through the end of November, up 22 percent from 2020 tonnages. Iron ore flowing through the port surged more than 60 percent for the year, thanks in part to full commercial operation of Cleveland Cliff's new direct reduced iron plant on the city's Lake Erie waterfront.
In mid-December, Joseph Cappel, Vice President of Business Development for the Toledo-Lucas County Port Authority, said that "not only is our tonnage up, but we are also continuing to make investments in our terminal facilities paving the way for a successful future."

Those investments include a $3 million grant from the Ohio Department of Transportation's Maritime Assistance Program for a new bulk conveyor system and $4 million to supplement $20 million already raised for rehabilitating the Port's dock wall and building a new liquid bulk transfer facility at the Port's general cargo site.

Just east down the Lake Erie shoreline, general cargo tonnage at the Port of Cleveland was up by more than 50 percent through the end of November, fueled by strong gains in inbound steel, project cargoes and containers.

David Gutheil, the Cleveland Port's Chief Commercial Officer, reported that Cleveland will begin handling non-hazardous bulk liquid cargo beginning in the third quarter of 2022. The cargo, a food-grade additive, will originate in Southeast Asia and will be transloaded directly from vessel to rail cars through a pumping station located at the Port. Gutheil estimated that between now and the close of the 2023 season, Cleveland will handle 100,000 metric tons of the new cargo.

The Port of Duluth-Superior on the opposite end of the Seaway from the Lake Erie ports, handled more than three million tons of cargo in November, more than 10 percent higher than the same month in 2020. Iron ore tonnages led the 2021 parade at the head of the Lakes, with more than 18 million tons of pellets flowing down the Great Lakes through November. That's 21.7 percent higher than the five-year average for the bellwether bulk commodity, and 37.1 percent more tonnage than for the same period in 2020.

The Duluth-Superior Port handled nearly seven million tons of coal and petcoke through the end of November, two million tons more than last year, and the 407,000 tons of limestone shipped into the port in November was the highest for the month since 2010. The port also handled 82,000 tons of salt.

**Cargo bonanza for smaller ports**

Smaller ports on the U.S. Great Lakes were as busy - if not busier – than their larger competitors. The Port of Green Bay experienced one of its busier summers in years. Dean Haen, Port of Green Bay Director, said cargo exceeded 335,000 tons in August, boosted by

*Wisconsin's Port Milwaukee will attain a big new dimension when a $35 million maritime export terminal is completed.*

Le port de Milwaukee, au Wisconsin, prendra une nouvelle dimension quand un terminal d'exportation de 35 millions de dollars sera achevé.

strong inbound shipments of limestone and salt. That was the best monthly total at the Lake Michigan port in five years. "It was great to be as busy as it was in August with 25 ships moving cargo in and out of the Port," Haen said. "This is great news for our terminal operators and for the regional economy."

At the Port of Monroe, crews were busy during November unloading multiple cargoes of steam coal hauled into the port for the Detroit Edison-Monroe steam generating station by vessels of the American Steamship Company and Interlake Steamship Company fleets. The Lake Erie Port shipped two cargoes of synthetic gypsum to consumers in Ontario and Michigan, and the port expected a strong finish to the year with inbound cargoes of liquid asphalt and steel coils scheduled to arrive in December.

The Ports of Indiana-Burns Harbor has recovered nicely from the effects of the 2020 pandemic season. The Port's diverse mix of inbound cargo – mainly import steel and wind turbine blades – was joined in late September by a shipment of 1,000 supersacks (1,032 metric tons) of Lithuanian starch unloaded by Federal Marine Terminals. The cargo is destined for consumers in Illinois and North Carolina.

Vanta E. Coda, President of the Indiana Port Commission, said his job for the foreseeable future is to preside over growth that is rapidly evolving. "Our future will be the delivery of world-class infrastructure, with the aim to invest $215 million over the next 15 years," he said. "The goal is to continue to create transportation and industrial-centric ecosystems where business can leverage our assets to create the jobs, products, and communities in which we all are proud."

One major port investment that is expected to pay huge dividends for the agricultural community in Wisconsin and the Upper Midwest began to take shape at Port Milwaukee in mid-October. The Lake Michigan Port and the DeLong Company, Inc. celebrated the groundbreaking on a nearly $35 million agricultural maritime export facility on Jones Island. The new facility will handle various agricultural commodities via truck, rail and international ves-

Michigan. «C'était formidable d'être aussi occupés que nous l'avons été en août, avec 25 navires apportant ou emportant des cargaisons, dit M. Haen. Cette activité était une bonne nouvelle pour nos exploitants de terminaux et pour l'économie régionale.»

Au Port de Monroe, des équipes étaient occupées en novembre à décharger de multiples cargaisons de charbon de chaudière livrées au Port pour la centrale thermique Detroit Edison de Monroe par des navires des flottes de l'American Steamship Company et de l'Interlake Steamship Company. Le port du lac Érié a expédié deux cargaisons de gypse synthétique à l'intention de consommateurs en Ontario et au Michigan. Le Port devrait connaître une bonne fin d'année, avec l'arrivée en décembre de cargaisons d'asphalte liquide et de bobines d'acier.

Le Port d'Indiana-Burns Harbor s'est bien rétabli à la suite de sa saison 2020 marquée par la pandémie. La variété de marchandises qui y arrivent – surtout des importations d'acier et des pales de turbines – a été élargie à la fin septembre par une cargaison de 1000 supersacs (1032 tonnes métriques) d'amidon lituanien déchargée par Terminaux maritimes fédéraux. La cargaison est destinée aux consommateurs en Illinois et en Caroline du Nord.

Vanta E. Coda, président de la commission des ports de l'Indiana, dit que dans l'avenir prévisible, son travail consistera à gérer une croissance en pleine évolution. «Notre avenir, c'est de fournir une infrastructure de calibre mondial, dit-il, et nous prévoyons investir 215 millions de dollars dans les 15 prochaines années. Le but est de continuer à créer des écosystèmes de transport au service de l'industrie, où les entreprises peuvent tirer parti de nos actifs pour créer les emplois, les produits et les communautés dont nous sommes tous fiers.»

Un investissement majeur qui devrait être extrêmement profitable pour le milieu agricole du Wisconsin et du Haut-Midwest a commencé à prendre forme au Port de Milwaukee à la mi-octobre. Le port du lac Michigan et la DeLong Company ont célébré l'inauguration des travaux de construction d'un terminal de presque 35 millions de dollars pour l'exportation de produits agricoles. Divers produits agricoles y seront livrés et en seront exportés par camion, par train et par bateau, y compris des drêches de distillerie sèches avec solubles (DDSS). Les DDSS, un sous-produit de

l'éthanol, sont une excellente source de protéines servant de supplément dans la nourriture des animaux. Le terminal donnera aux secteurs maritime et agricole du Wisconsin un accès à de nouveaux marchés internationaux pour ce produit et d'autres encore. Il servira aussi, par exemple, à l'exportation de soja, de maïs et de céréales du Wisconsin.

«Nous savons tous que le commerce maritime est ce qui a fait de Milwaukee ce qu'elle est, et le terminal DeLong boucle la boucle pour le Port de Milwaukee, a dit le directeur du Port de Milwaukee Adam Tindall-Schlicht lors de l'inauguration du chantier. Ce projet majeur est le moyen de saisir de nouvelles possibilités agricoles et de promouvoir l'activité économique dans la ville et dans toute la région des Grands Lacs.»

À Chicago, l'Illinois International Port District a accueilli un nouveau directeur général en septembre. Eric Varela est un spécialiste chevronné du transport et de la logistique, et le premier Latino-Américain à diriger un des plus grands ports des Grands Lacs. Il était précédemment directeur principal des affaires publiques pour le chemin de fer Union Pacific. À ce titre, il était responsable de toutes les activités de relations législatives, gouvernementales et communautaires d'Union Pacific en Illinois et au Wisconsin.

Dans un dossier touchant l'ensemble des Grands Lacs, la Lake Carriers' Association (LCA), qui a son siège à Cleveland, a salué le fait que le Congrès américain a adopté la National Defense Authorization Act. Cette loi est une des rares à avoir été adoptées en 2021 avec un fort appui bipartisan. En fait partie la Great Lakes Winter Shipping Act, qui devrait mener à un accroissement des capacités de déglaçage de la Garde côtière américaine (USCG) de sorte que des voies de navigation restent praticables sur les Grands Lacs quand la glace menace les marins et la chaîne d'approvisionnement nord-américaine. La LCA a fait remarquer que «la Loi assure aussi la transparence envers le public quant à l'efficacité de l'USCG dans la mission de déglaçage qui lui est imposée sur les Grands Lacs». Auparavant, l'USCG prétendait avoir un taux de réussite de 95 % pour le maintien des voies navigables sur les Grands Lacs pendant les mois d'hiver.

sel, including Dried Distillers Grains with Solubles (DDGs). DDGs are an animal feed supplement derived as a byproduct of ethanol high in nutrients. The facility will open Wisconsin's maritime and agricultural economies to new international markets for this and other products. Future service at the facility will also include the export of Wisconsin-grown soybeans, corn and grain.

"We all know that waterborne commerce is what established Milwaukee and fueled its growth, and the DeLong terminal brings Port Milwaukee full-circle," said Port Milwaukee Director Adam Tindall-Schlicht during the groundbreaking ceremony. "This major development is about realizing new agricultural opportunities and advancing economic activity in the city and throughout the Great Lakes region."

In Chicago, the Illinois International Port District welcomed a new Executive Director in September. Eric Varela is an experienced transportation and logistics expert and the first Latino to lead one of the top ports in the Great Lakes. Mr. Varela most recently served as senior director of public affairs for Union Pacific Railroad. In that role he was responsible for leading all legislative, governmental and community relations activities in Illinois and Wisconsin on behalf of Union Pacific.

On a lakes-wide basis, the Cleveland-based Lake Carriers' Association (LCA) saluted the U.S. Congress for passing the National Defense Authorization Act in late September. The legislation, one of the few to pass in 2021 on a strong bipartisan vote, included the "Great Lakes Winter Shipping Act" which would provide the U.S. Coast Guard (USCG) with expanded icebreaking capabilities to keep vital shipping lanes on the Great Lakes open when ice endangers sailors and the North American supply chain. The LCA noted "the Act also provides transparency to the public on how well the USCG performs their mandatory icebreaking mission on the Great Lakes." Previously, the USCG claimed 95 percent success keeping waterways open during winter months on the Great Lakes.

PORT OF MONROE
Diverse. Unrelenting.
VISIT
PORTOFMONROE.COM

©SPLIETHOFF

*The Cleveland-Europe Express (CEE) service with scheduled Spliethoff multi-purpose vessels has been expanded with a chartered cellular-only ship.*

Le service régulier Cleveland-Europe Express (CEE) assuré par des navires polyvalents Spliethoff a été bonifié avec l'ajout d'un navire cellulaire intégral affrété.

# *New life to U.S. Great Lakes maritime container Initiatives*

# Un nouvel élan pour les conteneurs dans les ports américains des Grands Lacs

Bill Beck

The Covid 19-related supply chain disruptions that have seen vessels stacked up and waiting to unload and reload containers at ports from Los Angeles/Long Beach to Savannah has given new life to plans long in place for container traffic through U.S. Great Lakes ports.

Deb DeLuca, Port Director at the Duluth Seaway Port Authority, asks why transportation planners aren't questioning the nation's heavy reliance on a handful of coastal ports to import and export goods. "Now is the time to position the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System as a key alternative or pressure relief valve for coastal port congestion," she said.

La COVID-19 a enrayé les chaînes d'approvisionnement. De Los Angeles-Long Beach à Savannah, les navires ont fait la file au large des ports à attendre de pouvoir débarquer et charger des conteneurs. La situation a relancé des projets élaborés de longue date pour l'acheminement de conteneurs par les ports américains des Grands Lacs.

Deb DeLuca, directrice du Port de Duluth, demande pourquoi les planificateurs des transports ne remettent pas en cause la grande dépendance de la nation envers un petit nombre de ports côtiers pour l'importation et l'exportation. «Il est temps de considérer le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent comme solution de rechange vitale ou soupape de sécurité en cas de congestion dans les ports côtiers», dit-elle.

Dans cette optique, le fournisseur de services de transport Duluth Cargo Connect a obtenu en octobre l'autorisation d'accepter des conteneurs de transport international apportés par bateau. Le Port de Duluth a créé Duluth Cargo Connect en 2017 pour fournir des services terrestres de transport de conteneurs, par camion et par train. Jonathan Lamb, président de Duluth Cargo Connect, affirme que «l'ajout du fret maritime ouvre la porte à un plus grand volume de conteneurs et à une plus grande diversité de cargaisons, ce qui s'agencera bien avec nos activités terrestres».

Duluth devient ainsi avec Cleveland (Ohio) un des deux seuls ports américains des Grands Lacs pouvant acheminer des conteneurs à partir d'une liaison maritime directe. D'autres ports des Grands Lacs étudient toutefois la possibilité d'en faire autant.

Le Port de Cleveland a lancé le Cleveland-Europe Express en 2014 avec des navires polyvalents Spliethoff assurant une liaison régulière entre le lac Érié et l'Europe. En septembre, le service Cleveland-Europe Express a été bonifié avec l'ajout d'un porte-conteneurs affrété (le **Peyton Lynn C**).

«Nous pourrions probablement gérer plus de 100 000 conteneurs ici au Port de Cleveland, dit Jade Davis, vice-président, Affaires extérieures du Port de Cleveland. Nous ne sommes qu'à un peu plus de 15 % de là pour le moment. Nous avons donc de la capacité, nous progressons, nous essayons de faire en sorte que le marché sache ce que nous avons comme capacité. Nous pouvons ainsi essayer d'augmenter les emplois et le commerce de biens ici dans notre région et dans notre coin de pays.»

To that end, Duluth Cargo Connect gained approval in October to accept steamship-owned international shipping containers transported by waterborne vessel. The Duluth port launched Duluth Cargo Connect in 2017 as a land-based road and rail container operation, but Jonathan Lamb, President of Duluth Cargo Connect, said "our new Sea Cargo Facility status opens the door for greater container volume and cargo diversity, which will complement our existing land-based container operation."

Duluth joins its sister port in Cleveland, Ohio as the only two U.S. Great Lakes ports currently capable of handling containers by direct water connection, although several other Great Lakes ports are investigating the feasibility of establishing container facilities.

The Port of Cleveland started the Cleveland Europe Express in 2014 with scheduled multi-purpose Spliethoff vessels providing service between Lake Erie and Europe. In September, the Cleveland-Europe Express service was expanded with a chartered container-only vessel (the **Peyton Lynn C.**) to complement the currently scheduled multi-purpose vessels.

"We could probably handle upwards north of 100,000 containers here at the Port of Cleveland. We're handling a little more than 15 percent of that right now," said Jade Davis, Vice President of External Affairs for the Port of Cleveland. "And so we have the capacity, we're growing, we're trying to make sure that the market knows we have that capacity, so we can try to keep the jobs flowing and the goods flowing here in our region and our part of the country as well."

### Canadian Coast Guard turns 60

The Canadian Coast Guard officially marked its 60th anniversary, having been created on January 26, 1962. Since that day, the red and white hulls of the CCG fleet have been a highly-valued familiar presence for Canada's marine industries and communities on the Atlantic, Pacific and Arctic coasts as well as in the waters of the St. Lawrence River and Great Lakes. CCG employees carry out vital tasks including search and rescue, environmental response, icebreaking, marine traffic control and aids to navigation.

### Les 60 ans de la Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne a célébré son 60e anniversaire, ayant été fondée le 26 janvier 1962. Depuis ce jour, les bâtiments à la coque rouge et blanche de sa flotte ont assuré une présence familière et hautement appréciée pour les collectivités et les industries maritimes des côtes de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique ainsi que sur le fleuve Saint-Laurent et dans les Grands Lacs. Le personnel de la GCC assume des tâches vitales, y compris recherche et sauvetage, interventions environnementales, déglaçage, contrôle de la circulation maritime et aide à la navigation.

# *Relentless entrepreneurial flair carries Ocean Group well beyond its St. Lawrence base*

# Un inlassable esprit d'entreprise propulse le Groupe Océan au-delà de sa base dans le Saint-Laurent

Leo Ryan

*President and CEO Jacques Tanguay has spearheaded a major expansion of Ocean on Canada's west coast, Mexico and the Caribbean.*

Le président et chef de la direction Jacques Tanguay a piloté une vaste expansion d'Océan sur la côte Ouest du Canada, au Mexique et dans les Caraïbes.

Gordon Bain était un plongeur professionnel indépendant de Trois-Rivières. En 1972, il décide de commencer à vivre son rêve: créer une entreprise de services maritimes intégrés. Celle-ci deviendrait une vedette du milieu québécois de l'entrepreneuriat et de l'industrie maritime du Canada. Au fil des ans, Aqua-Marine deviendra le Groupe Océan – un géant, le fruit d'une combinaison d'acquisitions stratégiques, d'investissements et des instincts d'un entrepreneur aussi habile qu'audacieux.

Depuis que M. Bain s'est retiré en 2018, Jacques Tanguay, proche collaborateur de longue date et copropriétaire, a assumé la direction des opérations en tant que président et chef de la direction. Il a piloté l'expansion d'Océan au pays et à l'étranger. Un esprit d'aventure ne connaissant guère de limites reste bien présent, comme le constatent immédiatement les visiteurs au siège d'Océan au bord du Saint-Laurent à Québec.

Aujourd'hui, Océan compte plus de 30 remorqueurs bleu vif, 30 bateaux de travail et 500 barges, ainsi que des bateaux-pilotes et des dragues. Le groupe est actif non seulement dans le corridor Grands Lacs–Saint-Laurent, sur la côte est du Canada et dans l'Arctique sur demande, mais aussi, de plus en plus, sur la côte ouest du Canada, au Mexique et dans les Caraïbes. La gamme de services est exceptionnelle-

One fateful day in 1972, Gordon Bain, a freelance commercial diver from Trois-Rivières, began turning a dream into reality: the creation of an integrated marine services firm that would become a rather unique jewel of Quebec entrepreneurship and Canada's maritime industry. Through the years, fledgling Aqua-Marine morphed into Ocean Group – a veritable giant built through a combination of strategic acquisitions, asset investments and… the instincts of a savvy risk-taker.

Since Mr. Bain retired in 2018, Jacques Tanguay, longtime close partner and co-owner, has taken over day-to-day operations as President and CEO – notably spearheading the expansion of Ocean nationally and internationally. Indeed, the spirit of adventure with few boundaries remains distinctly palpable to visitors at Ocean's headquarters on Quebec City's iconic St. Lawrence waterfront.

Today, the more than 30 bright blue tugboats of Ocean, 30 workboats, 500 barges as well as pilot boats and dredges are not only actively engaged within the St. Lawrence/ Great Lakes corridor, Canada's East Coast, and the Arctic on inducement, but can be seen in growing numbers on select maritime endeavors on the Can-

©OCEAN

*Ocean's mounting presence on international markets reached a significant new dimension in 2018 with the signing of a 10-year towing contract with the Port of Kingston, Jamaica.*

La présence croissante d'Océan sur les marchés internationaux a pris une nouvelle dimension en 2018, avec la signature d'un contrat de remorquage de 10 ans avec le Port de Kingston, en Jamaïque.

adian west coast, Mexico and the Caribbean. It's all part of an exceptionally comprehensive range of services that include harbor towing, salvage, shipbuilding and repair, dredging, marine transportation, specialized equipment rental and marine electrotechnology. Total number of employees has risen to 1,000 from a mere handful 50 years ago.

In what surely qualifies as an understatement, Mr. Tanguay told *Maritime Magazine*: "Since 1972, we have come a long way."

Naturally enough as a private company, Ocean does not publicly reveal revenue figures though it admits aiming to double financial revenues every five years. But capital expenditures arguably do not fall into the same confidential territory, and Mr. Tanguay voluntarily disclosed that "we have invested close to $500 million since 2005."

Such substantial investments have been chiefly allocated to "state-of-the-art equipment that meets the needs of our customers" as well as towards market expansion and offering services in different business locations in Canada and the Caribbean.

How do revenues break down percentage-wise between towing activities, shipbuilding and repair and for construction/dredging operations?

"Year in, year out, 40-45% of our revenues comes from harbor towing and the rest is split between the different sectors," noted Mr. Tanguay.

ment vaste: remorquage portuaire, sauvetage maritime, réparation et construction navale, dragage, transport maritime, location d'équipement spécialisé et électrotechnologie. L'effectif s'est élevé à 1000 employés, contre à peine quelques-uns il y a 50 ans.

C'est si peu dire quand M. Tanguay déclare au *Maritime Magazine*: «Depuis 1972, nous avons parcouru bien du chemin.»

Naturellement, étant une entreprise privée, Océan ne publie pas le détail de ses revenus. Le groupe admet toutefois qu'il vise à les doubler tous les cinq ans. Il ne tient pas non plus autant à la confidentialité quant à ses dépenses en immobilisations. M. Tanguay le révèle sans se faire prier: «Nous avons investi près de 500 millions de dollars depuis 2005.»

De telles sommes ont été affectées principalement à «des équipements à la fine pointe de la technologie qui répondent aux besoins de nos clients» ainsi qu'à l'expansion des marchés et à l'offre de services à divers endroits au Canada et dans les Caraïbes.

Comment est-ce que les revenus se répartissent entre les activités de remorquage, de réparation et construction navales, de construction et de dragage?

«Bon an, mal an, 40 à 45 % de nos revenus viennent du remorquage portuaire, et le reste est réparti également entre les différents secteurs», dit M. Tanguay.

«La réparation et la construction navales, la construction et le dragage se partagent environ 50 %, puis il y a Techsol (entreprise d'électrotechnologie maritime acquise en 2019),

pour laquelle nous entrevoyons une bonne croissance dans les années à venir. Nous visons une croissance annuelle de 10 à 15 % dans chacun de ces secteurs, et un peu plus pour Techsol.»

**50 ans de progrès**

En considérant les faits marquants des 50 dernières années, M. Tanguay fait remarquer: «Nous avons débuté avec des services de soudage et de plongée, alors que nous n'offrons plus de tels services aujourd'hui.»

Pour lui, 1987 a été un point tournant. Il y a eu l'achat de l'entreprise Les Remorqueurs du Québec ltée, puis la formation du Groupe Océan qui intégrera Aqua-Marine et d'autres entreprises du secteur maritime. Le siège social passe à Québec la même année.

De 1987 à 2002, d'autres entreprises de remorquage sont acquises à Montréal, Trois-Rivières et Sorel.

En 1997, c'est un nouveau jalon qui est franchi avec l'acquisition en totalité du chantier naval de L'Isle-aux-Coudres pour en faire Industries Océan inc.

Entre 2005 et 2011, un plan de renouvellement de la flotte mènera à l'acquisition de huit nouveaux remorqueurs. Il y aura en particulier l'**Océan K. Rusby**, un remorqueur d'avant-garde cote glace 1A doté d'hélices à entraînement en Z et d'un dispositif de pointe de lutte incendie.

**L'expansion géographique**

En 2013, Océan fait ses débuts à l'étranger avec ses services de dragage par succion, d'abord au Mexique (avec la drague porteuse **Océan Traverse Nord**). Il y aura ensuite des contrats en République dominicaine, en Jamaïque, à Cuba, à Saint-Kitts et aux îles Vierges, entre autres.

L'offensive internationale prend une nouvelle dimension en 2018, avec l'ouverture d'un premier centre d'affaires permanent à l'extérieur du Canada, à la faveur d'un contrat de remorquage de 10 ans avec le Port de Kingston, en Jamaïque.

"Shipbuilding and repair and construction/dredging share about 50% and the rest comes from Techsol (marine electrotechnology firm acquired in 2019) for which we see good growth in the coming years. We are aiming for 10 to 15% annual growth in each of these sectors, and a little more for Techsol."

**Five decades highlights**

Looking back at key highlights of the past 50 years, Mr. Tanguay recalled that "starting with welding and diving services, today we no longer offer this type of service."

He stressed that 1987 marked a turning point with the purchase of Les Remorqueurs du Québec Ltée and the subsequent formation of the Ocean Group by Aqua-Marine and other companies in the maritime industry. The head office moved to Quebec City the same year.

Between 1987 and 2002, several other towing firms were acquired in Montreal, Trois-Rivières and Sorel.

Another milestone occurred in 1997 with the acquisition of a total interest in the Isle-aux-Coudres shipyard which now falls under the umbrella of Ocean Industries Inc.

Between 2005 and 2011, a fleet renewal plan comprised eight new tugboats, including the **Ocean K. Rusby**, an avant-garde ice-class 1A tug equipped with Z-drive propellers and fitted with a highly-sophisticated firefighting system.

**Onwards to Mexico, the Caribbean and the West Coast**

In 2013, Ocean opened its first international market with its suction dredging services – beginning in Mexico (with the hopper dredger **Ocean Traverse Nord**). This was followed by contracts in the Dominican Republic, Jamaica, Cuba, St. Kitts, Virgin Islands, etc.

*Ocean's barges made an important contribution in the delivery of construction materials for the new Samuel-de Champlain bridge.*

Les barges du Groupe Océan ont joué un rôle important dans la livraison des matériaux nécessaires à la construction du nouveau pont Samuel-de Champlain.

©OCEAN

©OCEAN

*Ocean has been "exporting" its harbour towing and mechanical dredging services to Vancouver (pictured) and Prince Rupert since 2020.*

Océan « exporte » ses services de remorquage portuaire et de dragage mécanique à Vancouver (photo) et Prince Rupert depuis 2020.

The international offensive reached another dimension in in 2018 with the opening of its first permanent regional business centre outside Canada thanks to a 10-year towing contract with the Port of Kingston, Jamaica. Then came the big thrust towards Canada's west coast in 2020 when Ocean "exported" its harbor towing and mechanical dredging services to the ports of Vancouver and Prince Rupert.

"We were now coast to coast," Mr. Tanguay said with a beaming smile.

Just recently, another significant move: the takeover in 2021 of Vancouver-based Samson Tugboats. In the process, Ocean's tug fleet on the Pacific Coast rose from four to six units.

**Shipbuilding horizons**

In other major developments in the past few years, 2019 was also very notable for Ocean Industries, which was awarded the largest shipbuilding contract in its history. The $102 million National Shipbuilding Strategy (NSS) contract was for the construction at the Isle-aux-Coudres shipyard of four large tugs destined for the Royal Canadian Navy, mobilizing 60 employees for 42 months. Mr. Tanguay also pointed to the addition of a floating dry dock that can be towed to work sites to its list of equipment. "This gives us great flexibility for our dry docks and allows us to direct the Isle-aux-Coudres more and more towards major refit and shipbuilding projects."

Ocean's aspirations include capturing more NSS contracts.

Ensuite, en 2020, c'est la poussée vers la côte ouest du Canada. Océan «exporte» ses services de remorquage portuaire et de dragage mécanique dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert.

«Nous étions dès lors présents d'un océan à l'autre», proclame fièrement M. Tanguay.

Tout récemment, Océan a fait un pas de plus, se portant acquéreur de Samson Tugboats à Vancouver. Sa flotte de remorqueurs sur la côte du Pacifique passait ainsi de quatre à six unités.

**La force de la construction navale**

D'autres développements majeurs ont marqué les quelques dernières années. En particulier, Industries Océan a décroché en 2019 le plus important contrat de construction navale de son histoire. Le marché de 102 millions de dollars a été conclu dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN). Il vise la construction au chantier naval de L'Isle-aux-Coudres de quatre gros remorqueurs à l'intention de la Marine royale canadienne. C'est 60 employés qui y travailleront, pendant 42 mois.

M. Tanguay signale aussi l'ajout à son parc d'équipement d'une cale sèche flottante qui peut être remorquée sur place. «Nous avons ainsi plus de flexibilité dans la gestion de nos cales sèches, et nous pouvons orienter L'Isle-aux-Coudres de plus en plus vers les projets majeurs de carénage et de construction navale.»

Océan aspire à obtenir davantage de contrats de la SNCN. «Nos capacités sont là, et notre expertise ne fait plus de doute», affirme M. Tanguay. Selon lui, les navires de 1000 tonnes et moins compris dans la SNCN pourraient donner une rampe de lancement pour l'avenir d'Océan.

«Nombreux sont ceux qui pensent que ce travail devrait être effectué à l'étranger "pour payer moins cher", admet M. Tanguay. Je suis toutefois convaincu que ce serait une erreur. Nos gouvernements doivent tenir compte des retombées économiques de ces grands projets et de la richesse qu'ils créent pour notre province et notre pays.»

**Perspectives**

En discutant avec le *Maritime Magazine*, M. Tanguay a parlé des circonstances dans lesquelles il a rejoint l'entreprise il y a plus de 30 ans, de ses premières impressions de M. Bain, de son style de gestion, de ses recettes de succès et des défis à relever aujourd'hui et à l'avenir.

«Franchement, dit-il, je n'avais jamais pensé travailler dans l'industrie maritime. Quand j'étudiais le génie civil (à l'Université de Sherbrooke), je me voyais travailler en génie-conseil ou dans une entreprise de construction.»

Quand il a été engagé pour gérer le travail de plongée, Océan Construction faisait beaucoup d'inspections de ponts et de barrages. Comme il avait de l'expérience en plongée sous-marine sportive et une formation d'ingénieur, il convenait bien à l'emploi.

"Our capabilities are there and our expertise is no longer in doubt," Mr. Tanguay affirmed, singling out vessels of 1,000 tonnes and less included in the NSS as "a potential springboard for Ocean in the future."

While admitting that "many are of the opinion that this work should be given outside the country 'to pay less,' I am convinced that this is the wrong way to look at things. Our governments need to consider the economic benefits of these major projects and the wealth they create for our province and our country."

**Looking back and forward**

During his conversation with *Maritime Magazine*, Mr. Tanguay also talked about how he joined the company more than 30 years ago, his first impression of Mr. Bain, his management style, recipes for success, and meeting future and present challenges.

"Honestly," he said, "I had never thought of working in the maritime industry. When I was doing my civil engineering degree (at Université de Sherbrooke), I saw myself in consulting engineering or with a construction company."

©OCEAN INDUSTRIES

*Construction is advancing on schedule at the Isle-aux-Coudres shipyard for four large tugs destined for the Royal Canadian Navy. The $102 million contract is the biggest ever captured by Ocean Industries.*

Le chantier naval de l'Isle-aux-Coudres poursuit dans les délais la construction de quatre gros remorqueurs à l'intention de la Marine royale canadienne. Le contrat de 102 millions de dollars est le plus gros qu'ait jamais emporté Industries Océan.

When Mr. Tanguay was hired to manage the commercial diving work, Ocean Construction was doing a lot of bridge and dam inspections. The fact that he had some sports scuba diving experience as well as an engineering education made him a good fit for the job.

The job interview was with a partner that Mr. Bain had back in that period.

"During the interview, Gordon came by like a burst of wind (coup de vent) to shake my hand. That was it.

"My memory is of a solid guy with an open smile and a handshake from a person who was certainly not just pushing pencils – a definite 'do not mess with me' look!"

What things stimulate Mr. Tanguay the most in running the company?

His reply: "I like the challenges, the teamwork, simplifying concepts, finding solutions. The maritime industry has always offered me all of that.

"I also like to feel useful, to feel that my actions have an impact. As we are an important and essential link in the logistics chain vital to our economy (as underlined during the pandemic), it closes the loop."

Referring to company values and his management approach, Mr. Tanguay began by remarking: "The atmosphere here is often very collegial. Jean-Francois Dion, our General Manager in charge of Towing and Navigation, likes to say that we do very serious things without taking ourselves too seriously.

"We laugh a lot, but we work very hard. We put a lot of effort into ensuring the health and safety of our people.

"I am demanding but I value the effort made – not just the result. Some people think that is a flaw in me. However, laxity and cowardice I cannot accept."

Continuing, Mr. Tanguay declared: "We really aim for excellence in everything we do." Teamwork and good understanding, he said, are very important along with creativity and innovation, sustainable development and protecting the environment.

Mr. Tanguay attributes "a real entrepreneurial culture" for the overall success of Ocean.

"Some people don't see the opportunities. Others see them everywhere. The secret is to exploit the right indices (les bon filons)."

Il a fait son entrevue d'embauche avec un associé de M. Bain.

«Pendant l'entrevue, Gordon est entré en coup de vent pour me serrer la main. Les dés étaient jetés.

«Je me souviens d'un homme solide, avec un sourire chaleureux et une poignée de main qui n'était certainement pas celle d'un gratte-papier – et un air qui disait "on ne joue pas au plus fin avec moi"!»

Qu'est-ce qui stimule le plus M. Tanguay dans la gestion de l'entreprise?

«J'aime relever les défis, travailler en équipe, simplifier les concepts, trouver des solutions, répond-il. L'industrie maritime m'a toujours comblé pour ça.

«J'aime aussi être utile, sentir que mon action est importante. Comme nous sommes un maillon essentiel de la chaîne logistique vitale à notre économie (comme l'a bien démontré la pandémie), la boucle est bouclée.»

Au sujet des valeurs de l'entreprise et de son approche de la gestion: «L'atmosphère ici est souvent très collégiale, dit M. Tanguay. Jean-François Dion, notre directeur général, Remorquage et navigation, aime dire que nous faisons des choses très sérieuses sans nous prendre trop au sérieux.

«Nous rions souvent, mais nous travaillons très fort. Nous déployons beaucoup d'efforts pour assurer la santé et la sécurité de nos gens.

«Je suis exigeant, mais j'attache de la valeur à l'effort – pas seulement au résultat. Certains pensent que c'est une faiblesse de ma part. Cependant, le laxisme et la lâcheté sont des choses que je ne peux pas accepter.

«Nous visons réellement l'excellence dans tout ce que nous faisons.» Le travail en équipe et la bonne entente sont très importants, dit-il, de même que la créativité et l'innovation, le développement durable et la protection de l'environnement.

Le succès d'Océan est attribuable à «une réelle culture entrepreneuriale», selon M. Tanguay: «Certains ne voient pas les possibilités qui se présentent. D'autres en voient partout. Le secret est d'exploiter les bons filons.»

M. Tanguay considère que cette façon de raisonner «vient tout droit de Gordon, et je crois que j'en ai hérité».

©OCEAN

*Some core members of the management team at the Quebec headquarters. From left to top: Réjean Verreault, Executive Vice President – Strategic initiatives and development; Jean-François Dion, General Manager, Towing and navigation; Jean-Philippe Brunet, Executive Vice President – Corporate affairs and strategic partnerships; François Lessard, President and CEO - Techsol Marine Inc.; and Jacques Tanguay, President and CEO – Ocean Group.*

Quelques membres clés de l'équipe de direction au siège social de Québec. De gauche vers le haut : Réjean Verreault, vice-président exécutif – Initiatives stratégiques et développement; Jean-François Dion, directeur général – Remorquages et navigation ; Jean-Philippe Brunet, vice-président exécutif – Affaires corporatives et partenariats stratégiques; François Lessard, président et chef de la direction - Techsol Marine Inc.; et Jacques Tanguay, président et chef de la direction – Groupe Océan.

Les observateurs de l'industrie estiment qu'Océan reste en bonne posture sur ses marchés actuels et pourrait encore augmenter sa portée géographique dans une conjoncture économique mondiale qui va généralement en s'améliorant. La reprise économique post-COVID-19 permise par les vaccins – qui se poursuit malgré la récente propagation du variant Omicron – revêt une importance particulière.

Pour sa part, M. Tanguay est convaincu qu'Océan est bien armé pour relever les défis actuels et s'assurer un bel avenir.

À cet égard, il souligne l'effet de levier que procure la structure d'Océan. «Nous profitons souvent de l'intégration verticale, de la force et de la profondeur que donne la complémentarité de nos divers secteurs, dit-il. Nous avons une vaste gamme d'équipements et, par-dessus tout, une expertise humaine variée à divers niveaux. C'est ainsi que nous pouvons fournir des solutions à nos clients.»

In Mr. Tanguay's view, such a way of thinking "comes straight from Gordon, and I think I have inherited some of that."

Industry observers consider that Ocean remains strongly-positioned in its current markets and to further enlarge its geographic footprint in a generally-improving global economic environment. Especially critical has been the vaccine-fuelled economic recovery from COVID 19 continuing to take hold despite the recent spread of the Omicron variant.

For his part, Mr. Tanguay is confident that Ocean is well-armed to meet present challenges for a successful future.

And in this regard, he underlines the leverage flowing from Ocean's corporate structure. "We often rely on vertical integration, the strength and depth that comes from the complementarity of our different sectors. We have a wide range of equipment and above all the varied human expertise at many levels. This is what allows us to develop solutions for our customers."

## KEY FACTS IN BRIEF

- In 1972, Gordon Bain, then a freelance commercial diver in Trois-Rivières, creates Aqua-Marine, which morphed into Ocean Group in 1987 after purchasing Les Remorqueurs du Québec Ltée. The same year the head office of what subsequently emerged as a powerful integrated marine services enterprise moved to Quebec City.
- Mr. Bain became Chairman upon retirement in 2018 and was succeeded as President and CEO by Jacques Tanguay, longtime close partner and co-owner since 1994.
- From a mere handful 50 years ago, total number of employees has risen to about 1,000.
- Range of services includes harbor towing, salvage, shipbuilding and repair (Ocean Industries), dredging, marine transportation, specialized equipment rental and marine electrotechnology.

*Chairman and founder Gordon Bain, on left, and President and CEO Jacques Tanguay have together created a unique integrated marine services enterprise.*

Ensemble, le président du conseil d'administration et fondateur Gordon Bain, à gauche, et le président et chef de la direction Jacques Tanguay ont créé une entreprise hors pair de services maritimes intégrés.

- Today's fleet comprises more than 30 tugboats, 30 workboats, 500 barges as well as pilot boats and dredges. Its geographic presence has recently been widening to Canada's West Coast, Mexico and the Caribbean from the traditional base of the St. Lawrence, Great Lakes, East Coast and Arctic regions.
- Since 2005, approximately $500 million has been invested in state-of-the-art-equipment and acquisitions. Harbour towing operations account for two-fifths of total revenues.
- Quebec's giant pension fund, La Caisse de dépôt et placement du Québec, and the Fonds de solidarité (FTQ) invest $112 million in Ocean Group in 2018, enhancing its financial leverage to accelerate growth.
- A 10-year towing contract with the Port of Kingston, Jamaica in 2018 results in the opening of Ocean's first regional business centre outside Canada.
- 2020 marks beginning of harbor towing operations in Vancouver and is followed in 2021 by the purchase of Samson Tugboats.
- Among the awards received by Ocean through the years has been the 2021 Fidéides best businesses practices award (RH-Meilleures pratiques) at a special event staged by the Chambre de commerce et d'industrie de Québec.

## FAITS SAILLANTS EN BREF

- Gordon Bain était un plongeur professionnel indépendant à Trois-Rivières. En 1972, il crée Aqua-Marine, qui deviendra le Groupe Océan en 1987 après avoir acheté Les Remorqueurs du Québec ltée. La même année, le siège social de l'entreprise qui allait émerger comme un puissant fournisseur de services maritimes intégrés passe à Québec.
- M. Bain est président du conseil d'administration depuis qu'il s'est retiré en 2018. Jacques Tanguay, proche collaborateur de longue date et copropriétaire depuis 1994, lui succède en tant que président et chef de la direction.
- L'entreprise comptait à peine quelques employés il y a 50 ans, et un total d'environ 1000 aujourd'hui.
- La gamme de services comprend le remorquage portuaire, le sauvetage maritime, la réparation et la construction navale (Industries Océan), le dragage, le transport maritime, la location d'équipement spécialisé et l'électrotechnologie.
- Sa flotte comprend plus de 30 remorqueurs, 30 bateaux de travail et 500 barges, ainsi que des bateaux-pilotes et des dragues. Le groupe a récemment étendu sa présence géographique jusque sur la côte ouest du Canada, au Mexique et dans les Caraïbes, au-delà de son territoire traditionnel des régions du Saint-Laurent, des Grands Lacs, de la côte est et de l'Arctique.
- Depuis 2005, le groupe a investi quelque 500 millions de dollars dans de l'équipement de pointe et des acquisitions. Les opérations de remorquage portuaire représentent deux cinquièmes de son chiffre d'affaires.
- Le géant québécois des fonds de pension, la Caisse de dépôt et placement du Québec, et le Fonds de solidarité (FTQ) investissent 112 millions de dollars dans le Groupe Océan en 2018, rehaussant sa capacité d'accélérer sa croissance.
- En 2018, un contrat de remorquage de 10 ans avec le Port de Kingston, en Jamaïque, mène à l'ouverture d'un premier centre d'affaires régional à l'extérieur du Canada.
- En 2020, c'est le début des opérations de remorquage portuaire à Vancouver, puis en 2021, l'achat de Samson Tugboats.
- Parmi les prix et hommages reçus par Océan au fil des ans, le prix RH-Meilleures pratiques lui a été remis en 2021 à la soirée des Fidéides organisée par la Chambre de commerce et d'industrie de Québec.

PORT QUÉBEC

The Port of Québec congratulates **Ocean Group** for 50 years of inspiring entrepreneurship!

Le Port de Québec félicite le **Groupe Océan** pour ses 50 ans d'entrepreneuriat inspirant!

**www.portquebec.ca**

© OCEAN

© OCEAN

*In meeting the challenge of finding skilled trades workers such as welders, Carole Goudreault, Executive Vice President Talent and Culture, has recently successfully broadened searches overseas to Tunisia and Morocco.*

Trouver des ouvriers qualifiés, comme des soudeurs, peut être un grand défi. Pour y arriver, Carole Goudreault, vice-présidente, Talents et culture, d'Océan, a récemment poussé ses recherches – avec succès – jusqu'en Tunisie et au Maroc.

# *Thinking outside the box for recruiting*

# Le recrutement hors des sentiers battus

Leo Ryan

Like many other companies around the globe trying to find enough qualified labour for certain trades in the past few years, Ocean has been especially challenged to fill indispensable welder-fitter positions. The worldwide labour shortage, in fact, demands innovative approaches to help mitigate serious gaps.

This has clearly been a major priority for Carole Goudreault, Ocean Executive Vice-President Talent and Culture. "We have been seeking to make us known in various labour pools and for people to understand we are a big company but of human dimension."

However, finding the skilled trades workers necessary for a shipyard to function efficiently is a daunting task. Suitable available candidates are extremely rare, if not virtually non-existent, in the Charlevoix region, elsewhere in Quebec, or in the rest of Canada.

Comme de nombreuses entreprises dans le monde entier tentant de trouver suffisamment d'ouvriers qualifiés ces dernières années, Océan a eu beaucoup de peine à pourvoir ses postes indispensables de soudeur-monteur. Vu la pénurie mondiale de main-d'œuvre, des méthodes innovatrices sont nécessaires pour y parvenir.

Carole Goudreault, vice-présidente exécutive, Talents et culture, à Océan, en a fait une priorité: «Nous avons cherché à nous faire connaître auprès de divers bassins de main-d'œuvre, et à faire comprendre que nous sommes une grande entreprise, mais une entreprise à dimension humaine.»

Il reste que trouver les ouvriers qualifiés nécessaires à l'efficacité d'un chantier naval est un défi de taille. Les candidats adéquats sont extrêmement rares, voire inexistants, dans la région de Charlevoix, ailleurs au Québec ou même dans le reste du Canada.

M^me^ Goudreault et ses collaborateurs ont donc décidé d'élargir leurs horizons en cherchant à l'étranger. Ainsi, dans la première initiative en ce sens, une équipe d'Industries Océan a entamé un processus de recrutement au Maroc et en Tunisie. C'était en 2019, et avec le soutien de l'agence de développement économique Québec International et d'Emploi-Québec. Les deux pays d'Afrique du Nord ont été choisis pour la mission, parce qu'ils ont un bassin de soudeurs qualifiés et qu'on y parle français.

Près de 100 candidats ont été sélectionnés. En fin de parcours, trois Tunisiens et six Marocains qui avaient réussi les tests de soudage dans leur pays selon les critères d'Océan ont été engagés en 2020.

Pour faciliter l'expérience de l'immigration de ses recrues, Océan a pris des mesures spéciales avant leur arrivée, y compris en inscrivant les plus petits enfants sur une liste d'attente pour les services de garde, en inscrivant les enfants d'âge scolaire à l'école, en aidant les soudeurs à trouver un logement et même en réunissant des vêtements et autres accessoires pour l'hiver.

En outre, les nouveaux venus ont été jumelés avec des collègues qui étaient heureux de pouvoir non seulement faciliter leur intégration professionnelle au sein de l'entreprise, mais aussi leur intégration sociale dans la communauté de L'Isle-aux-Coudres.

Quant aux nouveaux venus, ils auront découvert le grand avantage de vivre dans la région spectaculairement pittoresque de Charlevoix… MM

So Ms. Goudreault and her associates decided to broaden their outreach by looking overseas. More specifically, in the first such initiative, a team from Ocean Industries began a recruitment process in 2019 in Morocco and Tunisia with the support of the Québec International economic development agency and Emploi-Québec. The two North African countries were chosen for the mission because they had a pool of qualified welders and French was fluently spoken in both countries.

Nearly 100 candidates were selected. In the end, three Tunisians and six Moroccans who had successfully completed welding tests in their respective countries according to Ocean standards were hired in 2020.

In order to enhance the immigration experience, Ocean put a number of special measures in place such as registering children on a waiting list for daycare, registering children for school, helping the foreign welder/breadwinners find housing, and even collecting winter clothing and accessories prior to arrival.

Moreover, newcomers have been paired with site workers who were pleased to not only facilitate their professional integration within the company but socially within the community of Isle-aux-Coudres.

For the new arrivals, too, a great bonus has been living in the spectacularly picturesque Charlevoix region… MM

Valero®
Raffinerie Jean-Gaulin
50 ans d'énergie

La Raffinerie Jean-Gaulin d'Énergie

Valero tiens à souligner le

50e anniversaire du Groupe Océan

Bravo et félicitations !

© OCEAN

*Under Ocean's highly-demanding standards and values, no new employees can go on site without undergoing extensive instruction at a training centre.*

En vertu des normes et valeurs particulièrement exigeantes d'Océan, aucun nouvel employé ne peut se rendre au travail sans avoir suivi une instruction complète dans un centre de formation.

# *Ocean's comprehensive vision of health, safety and environment*

# La vision globale d'Océan en matière de santé, de sécurité et d'environnement

Leo Ryan

Au fil des ans, le Groupe Océan a fixé des normes très élevées en matière de politiques qui protègent la santé et la sécurité de son personnel ainsi que l'environnement. «Dans la mise en pratique de notre vision, nous cherchons toujours à aller au-delà des divers règlements», insiste Frédéric Maloney, directeur exécutif, Santé, sécurité et environnement.

«Tout découle d'une mentalité qui est appliquée chaque jour», a-t-il dit au *Maritime Magazine*.

Cette mentalité englobe des priorités comme celles d'avoir les meilleures pratiques de l'industrie, de fournir des services sécuritaires et respectueux de l'environnement, et de travailler en équipe, en synergie entre membres du personnel et avec les clients. Il y a en plus la volonté d'être agile, créatif et innovateur. Comme point de départ, l'entreprise croit que tous les accidents sont évitables et qu'aucun objectif d'affaires ne doit être poursuivi au détriment de la sécurité et de la durabilité environnementale.

Through the years, Ocean has set very high standards in terms of pursuing policies that protect the health and safety of its employees and the environment. "In practicing our vision, we always seek to go beyond various existing regulations," stresses Frédéric Maloney, Executive Director, Health, Safety and the Environment.

"It is all part of a mindset that is applied each day," he told *Maritime Magazine*.

Such a mindset encompasses such key priorities as having the best industry practices, providing safe and eco-friendly services, and working as a team in synergy amongst staffers and with customers. Add to this being agile, creative and innovative.

As a point of departure, the company determines that all accidents can be avoided and business objectives must never be pursued to the detriment of safety and the environment and sustainability.

*Frédéric Maloney, Executive Director Health, Safety and the Environment, oversees a wide spectrum of company activities to project a "green" image and to protect the health and safety of all employees.*

Frédéric Maloney, directeur exécutif, Santé, sécurité et environnement, mène un éventail d'activités permettant à l'entreprise d'assumer un positionnement écologique et de protéger la santé et la sécurité de tout son personnel.

© OCEAN

«Sur les remorqueurs et les dragues, par exemple, nous tentons de cerner et de maîtriser les risques directement avec tous les employés, indique M. Maloney. Notre personnel est notre actif le plus précieux. La santé et la sécurité doivent être présentes partout.

«Tout commence dès le début du processus quand nous embauchons un employé, dit-il. On ne peut simplement pas se rendre au travail avant d'avoir suivi une formation spéciale dans un centre de formation.»

Océan indique avoir constaté une réduction de plus de la moitié de la fréquence d'accidents avec perte de temps dans l'ensemble de ses opérations depuis 2012 – soit en moyenne 10 % de moins par année.

**Une démarche et des mesures concrètes**

M. Maloney rappelle qu'Océan a d'emblée résolument appuyé l'Alliance verte, basée au Québec, et son programme de certification environnementale pour le secteur maritime. Les membres de l'Alliance verte prennent des mesures concrètes qui dépassent les exigences légales.

Océan a aussi constitué un comité environnemental interne pour améliorer ses pratiques quotidiennes, avec la participation active du personnel.

Il y a eu diverses activités ces dernières années, comme l'élimination des bouteilles d'eau à usage unique dans les sites opérationnels d'Océan, qui a permis d'éviter le gaspillage de dizaines de milliers de bouteilles.

«Nous en avons fait beaucoup depuis quelques années pour réduire les émissions de carbone», dit M. Maloney. Il évoque encore le projet de remplacer le système de chauffage à l'huile au chantier naval de L'Isle-aux-Coudres par un système électrique, pour économiser 350 tonnes d'émissions de $CO_2$ par année.

Par ailleurs, M. Maloney affirme qu'Océan a bien relevé le défi d'élaborer un protocole de gestion face à la COVID-19. Il estime qu'il a été efficace, puisqu'il y a eu très peu d'éclosions – notant que seulement trois ou quatre employés ont dû s'isoler en Ontario et en Jamaïque ces derniers mois.

«De façon générale, fait remarquer M. Maloney, l'approche peut varier entre le personnel navigant et le personnel à terre. Les risques ne sont pas les mêmes.»

"On the tugboats and dredges, for instance, we try to identify and control the risks with all employees directly," Mr. Maloney indicated. "Our employees are our most valuable asset. Health and safety must have a footprint everywhere."

He recalled that it was "really part of the beginning of the process when we first hire an employee. You simply cannot go on a site before you have gone through special instruction at a training centre."

In this connection, Ocean reports it has seen a reduction in the frequency of lost-time accidents by more than half in all of its operations since 2012 – or an average of 10% annually.

**Concrete approach and actions**

From the outset, Mr. Maloney noted, Ocean has been a strong supporter of Green Marine, the Quebec-based environmental certification program for the marine industry. The latter's members take concrete measures that exceed legal requirements.

Ocean also has established an internal environment committee to improve day-to-day practices, with extensive employee involvement.

Initiatives in the past few years have included the elimination of single-use water bottles at Ocean operational sites, thereby avoiding the waste of tens of thousands of bottles.

"We have done a lot in recent years to reduce carbon emissions," Mr. Maloney said before referring to a current undertaking to replace the oil heating system at the Isle-aux-Coudres shipyard by electrical energy, thus spurring the elimination of 350 tons of CO2 emissions per year.

Meanwhile, Mr. Maloney affirms that Ocean has succeeded in adjusting to the challenge of building a protocol of COVID-19 management. He feels it has worked out well since there have been very few pandemic outbreaks – citing just three or four employees required to isolate in Ontario and Jamaica in recent months.

"Generally speaking," Mr. Maloney remarked, "the approach can vary between navigation and onshore employees. The risks are not the same."

# Canadian carriers remain strongly active in Arctic shipping

# Les transporteurs canadiens ont connu une nouvelle saison active dans l'Arctique

Carroll McCormick

*Canadian Coast Guard icebreaker* ***Molly Cool*** *breaking a passage for the* ***Jana Desgagnés*** *through ice-filled waters in the Arctic.*

Le brise-glace de la Garde côtière canadienne **Molly Cool** fraie un passage pour le **Jana Desgagnés** dans les eaux couvertes de glace de l'Arctique.

Les grandes lignes maritimes canadiennes desservant les communautés dans l'immensité de l'Arctique ont eu de grands défis à relever en 2021. La saison n'en a pas moins été globalement positive.

D'un côté, les conditions de glace ont été plus difficiles qu'en 2020, et les chaînes d'approvisionnement se sont révélées de plus en plus fragiles. De l'autre, les répercussions de la pandémie de COVID-19 ont été plutôt moins marquées que l'année précédente. Pour sa part, la Garde côtière canadienne a envoyé un nouveau brise-glace en patrouille et effectué 58 escortes commerciales.

**Desgagnés Transarctik Inc.**

Les effets des changements climatiques sur la faune de l'Arctique suscitent de plus en plus d'inquiétude. Le *Maritime Magazine* a demandé au président-directeur général de Desgagnés Transarctik Inc., David Rivest, quels indices des changements climatiques les équipages de la compagnie avaient constatés. «La saison a été si douce que nous n'avons pas pu remarquer les changements climatiques, dit-il. Cependant, si nous comparons les saisons d'hier et d'aujourd'hui, nous voyons des différences chez les oiseaux, les mammifères marins et ainsi de suite... Nous participons à différents programmes de recherche et d'observation, et nous pouvons voir des différences.»

La présence de la pandémie a continué de se faire sentir, quoique pas de façon aussi forte qu'en 2020. Le retour au bureau et l'allègement des mesures liées à la COVID ont certainement contribué au bon déroulement de la saison 2021. «Nous avons conservé les mêmes modalités à terre et dans les communications que l'année précédente, dit M. Rivest. À la fin de la saison cependant, une augmentation des cas au Nunavik nous a obligés à rétablir des procédures plus rigoureuses dans certains villages.»

Comme les chaînes d'approvisionnement sont restées fragiles, Desgagnés a dû composer avec un manque de conteneurs, une pénurie de produits et des augmentations dans le coût de l'empaquetage, ce qui a affecté divers projets. Pourtant, selon M. Rivest: «Nous avons quand même eu une très bonne saison!»

«Les navires du premier voyage de la saison ont été chargés entre le 21 juin et le 6 juillet. Il y avait en tout quatre navires,

© DESGAGNÉS

Several significant challenges had to be addressed by Canada's leading shipping lines serving communities in the vast, daunting Arctic region, although the 2021 season was regarded as positive overall.

The challenges included more severe ice conditions than in 2020 and increasingly fragile supply chains. On the other hand, the impact of the COVID-19 pandemic was somewhat less than the previous year. For its part, the Canadian Coast Guard sent a new icebreaker on patrol and carried out 58 commercial escorts.

**Desgagnés Transarctik Inc**

The effects of climate change on Arctic wildlife is a topic of growing concern. When asked by *Maritime Magazine* what signs of climate change Desgagnés crews have observed, company President and General Manager David Rivest replied, "The weather season was so mild that we [were] not able to notice the climate changes. However, if we compare the seasons of the past and today, we see differences in birds, marine mammals, etcetera ... We participate in different research and observation programs, and we can see some differences."

The pandemic continued to make its presence felt, although not as drastically as in 2020. The return to the office and the reduction of [COVID] measures certainly contributed to the smooth running of the 2021 season. "We kept the same land and communication procedures as the previous year. An increase in cases in Nunavik at the end of the season forced us to revert to stricter procedures for some villages," Mr. Rivest says.

Not surprisingly, as fragile supply chains continue to plague, Desgagnés saw a shortage of containers, scarcity of products, and increases in the cost of packaging; they impacted various projects. Yet, says Mr. Rivest, "we still had a very good season!"

"The vessels for the first voyage of the season were loaded between June 21st and July 6th. A total of four ships were deployed for the first sailing covering all the villages in Nunavik and a portion of Nunavut. As per the previous years, two sailings were scheduled for 13 of the 14 villages

and three for Kuujjuaq, being the 14th community. With the community service and the mining trips we made a total of 30 trips."

Desgagnés participated in a project with North Arrow Minerals to ship 2,500 bags – 2,000 tonnes worth – of ore samples from its Naujaat Diamond Project to its laydown near Naujaat. "We also participated in a fish transport from Pangnirtung, for Pangnirtung fisheries in collaboration with Baffinland for the transport of refrigerated containers," Mr. Rivest says.

Building on last year's success in developing effective ways to operate during the pandemic, the company continued to refine its use of technology to, for example, improve communications. "... our marketing and communication strategy was focused on our customer relations, media coverage and various web campaigns. We hope to resume trade shows and visits to the North soon," Mr. Rivest says.

Desgagnés continues to spread the good word about shipping in the Arctic, thanks to a French version of *High Arctic Haulers*, the documentary featuring its ships and crews. It is being broadcast on the Radio Canada Explora network, under the title ''Les ravitailleurs du Grand Nord."

**Fednav**

Fednav reported increased variability in ice conditions during the 2021 season. "With this strong inter-annual variability, we can no longer trust old patterns or trends. In the past five years at Baffinland, for example, there has been over 50 days of variability in the length of the open water season. Last year presented the longest open water season since the mine began its shipping operations."

As part of an effort to better understand ice dynamics and their effects on Fednav operations, Fednav Ice Services (FIS) reports having fully integrated Radarsat Constellation Mission imagery in its workflow. Its IceNav system, the latest iteration of which it installed on the **Arvik 1**, "... will provide the crew with crucial ice information, while simultaneously collecting ship performance data to help improve the efficiency of the vessel when it's navigating ice infested waters," Fednav says.

The company adds, "FIS has been collaborating with researchers from McGill University, the National Research Council of Canada, and Environment and Climate Change Canada with the objective of developing an [artificial intelligence] model to better forecast freeze-up and the seasonal evolution of ice cover in the St Lawrence Seaway, using machine learning."

**Fathom Marine**

Operating out of the port in Inuvik and a marine property it leases in Tuktoyaktuk, Fathom Marine Inc. finished its season in mid-October, after sending off its first barge load of cargo in late July. From Inuvik, where the company does a lot of its shipyard and loading work, Fathom travels through the Mackenzie Delta and out onto Kugmallit Bay to reach the Beaufort Sea; its corporate headquarters are in Calgary and Vancouver.

With a fleet of tugs, deck barges, and combination deck/fuel barges, including self-propelled and ramp-equipped, Fathom has served customers to points as far west as the Alaska border and east to Shepherd Bay, Nunavut.

pour tous les villages du Nunavik et une partie du Nunavut. Comme les années passées, deux départs ont été programmés pour 13 des 14 villages, et trois pour Kuujjuaq, la 14e communauté. Avec la desserte des communautés et des mines, nous avons fait un total de 30 voyages.»

Desgagnés a participé à un projet avec North Arrow Minerals pour transporter 2500 sacs d'échantillons de minerai – représentant 2000 tonnes – depuis son projet diamantaire Naujaat jusqu'à son aire de dépôt près de Naujaat. «Nous avons aussi participé à du transport de poisson à partir de Pangnirtung, pour Pangnirtung Fisheries ltée, en collaboration avec la société Baffinland pour le transport de conteneurs réfrigérés», dit M. Rivest.

Après avoir mis au point l'an dernier des moyens efficaces de fonctionner pendant la pandémie, l'entreprise a continué de raffiner son utilisation de la technologie, par exemple pour améliorer les communications. «Notre stratégie de marketing et de communication a été axée sur nos relations avec les clients, la couverture médiatique et diverses campagnes Web, indique M. Rivest. Nous espérons recommencer bientôt les salons commerciaux et les visites dans le Nord.»

Desgagnés continue de promouvoir le transport maritime dans l'Arctique, avec *Les ravitailleurs du Grand Nord*, version française de la série documentaire *High Arctic Haulers* qui met en vedette ses navires et ses équipages. L'émission est diffusée sur le réseau Explora de Radio-Canada.

**Fednav**

Fednav signale une variabilité accrue de la condition des glaces pendant la saison 2021: «Avec ces plus grands changements d'une année à l'autre, nous ne pouvons plus nous fier aux tendances passées. Dans les cinq dernières années à Baffinland, par exemple, il y a eu plus de 50 jours de variabilité dans la longueur de la saison des eaux libres. L'an dernier, nous avons eu la plus longue saison d'eau libre depuis que la mine a commencé à faire des expéditions.»

Dans le cadre de ses travaux visant à mieux comprendre la dynamique des glaces et son effet sur les opérations de Fednav, le Service des glaces de Fednav a pleinement intégré les images de la Mission de la Constellation Radarsat. Son système IceNav, dont la plus récente version est installée sur l'**Arvik 1**, «... fournira à l'équipage des données vitales sur la glace, tout en récoltant des données sur les performances du navire pour aider à améliorer son efficacité quand il navigue dans des eaux couvertes de glaces», dit Fednav.

«Le Service des glaces de Fednav collabore avec des chercheurs de l'Université McGill, du Conseil national de recherches du Canada et d'Environnement et Changement climatique Canada afin de développer un modèle [d'intelligence artificielle] pour mieux prévoir l'englacement et l'évolution saisonnière de la couverture de glace sur la Voie maritime du Saint-Laurent en utilisant l'apprentissage machine.»

**Fathom Marine Inc.**

Menant ses opérations à partir du port d'Inuvik et d'une propriété maritime qu'elle loue à Tuktoyaktuk, la société Fathom Marine Inc. a bouclé sa saison à la mi-octobre, après avoir envoyé son premier chargement sur barge à la fin juillet. Depuis Inuvik, où l'entreprise effectue une bonne part de ses activités de chantier et de chargement, Fathom rejoint la mer de Beaufort en passant par le delta du Mackenzie et la baie Kug-

*Thanks to its latest acquisition, the* **Arvik I**, *Fednav now operates a fleet of three powerful icebreaking bulk carriers.*

Avec sa plus récente acquisition, l'**Arvik I**, Fednav exploite maintenant une flotte de trois puissants vraquiers brise-glaces.

© FEDNAV

mallit. Elle a des bureaux administratifs à Calgary et à Vancouver.

Avec une flotte de remorqueurs, de chalands pontés et de chalands-citernes pontés – certains autopropulsés et dotés d'une rampe –, Fathom a servi des clients aussi loin à l'ouest qu'à la frontière de l'Alaska, et aussi loin à l'est que la baie Shepherd, au Nunavut.

«Nous faisons beaucoup de cargaisons sèches et de carburant. Nous en faisons une bonne part à la mine Hope Bay d'Agnico Eagle au Nunavut et aussi en zone extra-côtière Tuk», dit Terry Camsell, directeur des opérations de Fathom.

Pour M. Camsell, les conditions de glace étaient pires en 2021. Elles ont par exemple retardé d'un mois l'arrivée de carburant à la baie Roberts pour les installations aurifères Hope Bay – dont Agnico Eagle a fait l'acquisition en 2020 par suite de son achat de TMAC Resources Inc.

Bien que l'activité de base de Fathom concerne le carburant et les cargaisons sèches, l'entreprise répond aussi à d'autres demandes. L'an dernier par exemple, après que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a mis fin aux services de transport maritime vers la localité de Cambridge Bay, sur l'île Victoria, Fathom a pris la relève.

Le gouvernement du Nunavut a des contrats pour faire livrer des cargaisons sèches venant de l'Est, mais M. Camsell constate que «certains clients préfèrent s'approvisionner à l'Ouest, car ils obtiennent leur cargaisons plus tôt – au début d'août, plutôt que début septembre».

L'été dernier, Fathom a fourni des services de soutien pour la remise en état d'installations de stockage de carburant abandonnées à Umingmaktok et à Bathurst Inlet, au Nunavut. «Nous fournissons aussi des "officiers de navigation dans les glaces" aux navires étrangers qui circulent dans l'Arctique», ajoute M. Camsell.

Fathom possède le matériel voulu pour venir en aide en cas de déversement d'hydrocarbures. «Selon le moment dans la saison et l'endroit où se trouvent nos remorqueurs et nos chalands, nous pouvons intervenir dans le delta du Mackenzie, dans la région de la mer de Beaufort / de l'Arctique

"We do a lot of dry cargo and fuel lightering. We do a lot of this at the Hope Bay Agnico Eagle mine in Nunavut, and offshore Tuk as well," says Terry Camsell, Director of Operations, Fathom.

Mr. Camsell reports that ice conditions in the arctic were worse in 2021, causing, for example, a month-long delay of the tanker getting fuel to Roberts Bay for Agnico Eagle's Hope Bay gold properties, acquired in 2020 as part of its purchase of TMAC Resources Inc.

Whereas its bread and butter is fuel and dry cargo lightering, Fathom responds to other requests for service. For example, last year, after the Government of the Northwest Territories discontinued marine transport services to Cambridge Bay, on Victoria Island, Fathom added the hamlet to its deliveries.

While the Nunavut government has contracts to have dry cargo sealifted in from the East, Mr. Camsell notes that, "some customers prefer to get supplied from the west as the can get their cargo earlier; in other words, early August as compared to early September."

This past summer Fathom supported the remediation of abandoned fuel storage facilities in Umingmaktok and Bathurst Inlet, Nunavut. "We also provide Canadian "Ice Navigators" to foreign ships that operate in the Arctic," Mr. Camsell says.

Fathom is equipped to assist if there is an oil spill. "Depending on the time of the season, and where our tugs and

barges are, we could respond in the Mackenzie Delta, the Beaufort Sea/Western Arctic areas in the NWT, and the Kitikmeot Region of Nunavut."

As the Arctic warms and shipping activity increases, Mr. Camsell notes that its services will evolve. "There are probably going to be changes that will be reflected in the coming years as different forms of energy are explored for Arctic regions."

**Marine Transportation Services**

Marine Transportation Services (MTS) delivered 18.6 tonnes of cargo and 35.3 million litres of fuel to 30 destinations on the Mackenzie River, Great Slave Lake and Western Arctic coastal regions this sailing season. This included 3.1 million litres of JET-A1 fuel to 19 Department of National Defense North Warning System sites under a renewed, five-year contract.

Reporting on the sailing conditions this season, MTS reports, "The delivery schedule was impacted during the first three weeks of August due to high concentrations of ice in the Western Arctic; however, the overall ice and weather conditions were favourable."

At season's end MTS responded to an urgent request to offload the annual fuel supply destined for the communities of Aklavik, Inuvik, and Tuktoyaktuk. "MTS tugs and barges retrieved millions of litres of diesel fuel from an ocean tanker near Tuktoyaktuk and delivered that fuel to storage tanks ashore," MTS reports. "This quick action to support local private sector fuel distributors mitigated the costs of more expensive transportation alternatives ..."

MTS landed a contract with Public Works & Government Services Canada to perform major inspection, repairs, and surveys to the Canadian Coast Guard vessels **Dumit** and **Eckaloo**. The work on **Dumit** ran from November 2020 to May 2021, with the **Eckaloo** expected to have its turn during the winter of 2021/2022.

In another shipyard project, MTS repowered one of its tugboats with new, energy efficient engines, gear boxes, and propulsion components under the federal Low Carbon Economy Leadership Fund. "The upgrade is expected to save about 330,000 litres of fuel, or about 900 kilotonnes of greenhouse gas, and approximately $280,000 per year," MTS reports.

**NEAS Group**

From its new facilities at the Port of Bécancour near Trois Rivières, NEAS sent its first ship of the season, the **MV MITIQ**, to Inukjuak, Nunavik on June 17, six days earlier than the first NEAS ship of the 2020 season. By season's end NEAS had completed 16 voyages, with the last of them departing Arviat, Nunavut on November 11 for Bécancour - 13 days earlier than last year, but around the same time as 2019.

This was NEAS's first season operating out of the Port of Bécancour after vacating its Valleyfield hub. Not only is Bécancour one and a half to two days less transit time to the Arctic communities, being further downstream helps sidestep the increasing pilotage de-

de l'Ouest aux Territoires du Nord-Ouest et dans la région de Kitikmeot au Nunavut.»

À mesure que l'Arctique se réchauffe et que l'activité maritime augmente, M. Camsell indique que les services de son entreprise évolueront: «Il y aura probablement des changements dans les années prochaines, par suite de l'exploration de différentes formes d'énergie pour les régions arctiques.»

**Société de transport maritime**

La Société de transport maritime (STM) a livré cette saison 18,6 millions de tonnes de fret et 35,3 millions de litres de carburant à 30 destinations sur le fleuve Mackenzie, le Grand lac des Esclaves et la côte de l'Arctique de l'Ouest. En faisaient partie 3,1 millions de litres de carburant JET-A1 pour 19 sites du Système d'alerte du Nord du ministère de la Défense nationale, dans le cadre d'un contrat quinquennal renouvelé.

Pour la STM, les conditions de navigation ont été assez bonnes cette saison: «Le calendrier des livraisons a dû être modifié dans les trois premières semaines d'août en raison de fortes concentrations de glace dans l'Arctique de l'Ouest, mais dans l'ensemble, les conditions de glaces et la météo ont été favorables.»

À la fin de la saison, la STM a répondu à une demande urgente de décharger le carburant de l'année destiné aux localités d'Aklavik, Inuvik et Tuktoyaktuk. «Des remorqueurs et chalands de la STM ont extrait des millions de litres de carburant diesel d'un navire-citerne océanique près de Tuktoyaktuk et les ont apportés dans des réservoirs de stockage à terre, rapporte la STM. Cette intervention rapide en appui aux distributeurs de carburant du secteur privé a permis de réduire les frais par rapport à des options de transport plus coûteuses.»

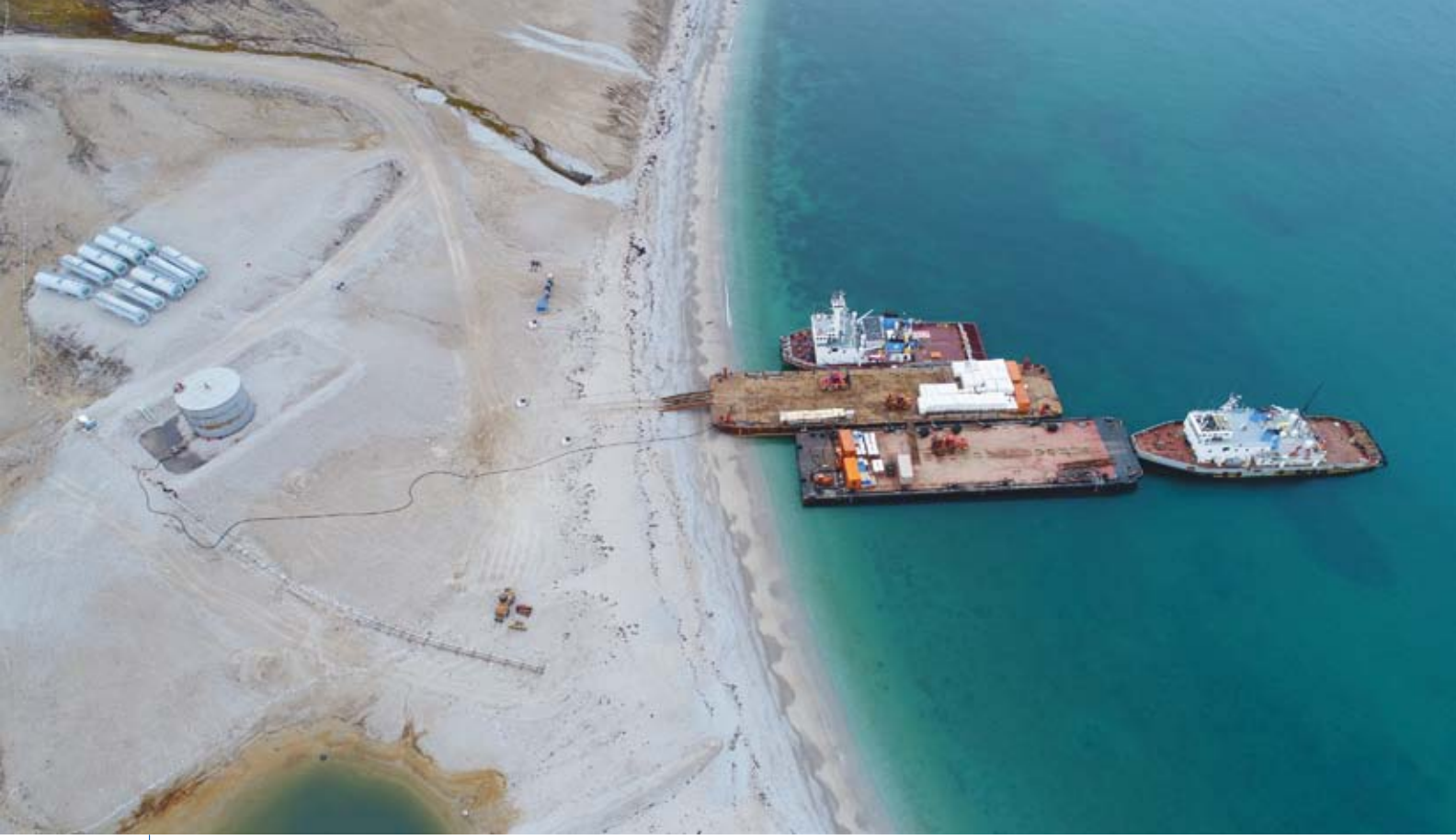
La STM a obtenu un contrat de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour effectuer des opérations majeures d'inspection, de réparation et d'expertise des navires de la Garde côtière canadienne **Dumit** et **Eckaloo**. Pour le **Dumit**, les travaux se sont déroulés de novembre 2020 à mai 2021. Ce sera le tour de l'**Eckaloo** au cours de l'hiver 2021-2022.

Dans un autre projet de travaux en chantier naval, la STM a remotorisé un de ses remorqueurs, le dotant de moteurs, transmissions et composants de propulsion haut rendement dans le cadre du programme fédéral du Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone. Selon la STM: «Les changements devraient permettre d'économiser environ 330 000 litres de carburant, ce qui représente environ 900 kilotonnes de gaz à effet de serre et environ 280 000 $ par année.»

**Groupe NEAS**

À partir de ses nouvelles installations au Port de Bécancour près de Trois-Rivières, NEAS a fait appareiller son premier navire de la saison, le **MV MITIQ**, à destination d'Inukjuak (Nunavik), le 17 juin. C'était six jours plus tôt que le premier départ de la saison 2020. Au terme de la saison, NEAS avait effectué 16 voyages, dont le dernier est parti d'Arviat (Nunavut) vers Bécancour le 11 novembre – 13 jours plus tôt que l'année passée, mais à peu près au même moment qu'en 2019.

Cette saison était la première de NEAS au Port de Bécancour, après son départ de sa base de Valleyfield. La présidente et chef de la direction de NEAS, Suzanne Paquin, note que Bécancour est non seulement plus près de l'Arctique – ce qui réduit la durée des voyages d'un jour et demi à deux jours –, mais aussi



© FATHOM MARINE

*View of Fathom Marine operation transferring fuel in Robert's Bay, Nunavut.*

Une opération de transfert de carburant menée par Fathom Marine dans la baie Roberts, au Nunavut.

plus en aval – ce qui permet d'éviter les retards de plus en plus importants du pilotage.

Parmi les cargaisons spéciales que NEAS a transportées figurent d'autres groupes électrogènes et matériaux de construction pour la nouvelle centrale électrique d'Arctic Bay, sur l'île de Baffin, ainsi que des matériaux de construction pour le nouveau centre de soins pour personnes âgées qui doit ouvrir en 2023 à Rankin Inlet.

Grâce aux vaccinations et à l'élimination des mesures de quarantaine, NEAS a pu engager 10 Inuits sur ses navires cette année. Le groupe a relancé son programme de 2019 visant à former du personnel inuit, avec le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium (NFMTC).

Les navires de NEAS ont dû composer avec des conditions de glaces difficiles: «Les premiers voyages ont rencontré de la glace compacte dans le sud et le nord-est de la baie d'Hudson, explique M^me^ Paquin. Pour les deuxièmes voyages, la glace créait des difficultés en route vers la baie Resolute en passant par le détroit de Victoria pour arriver à l'Arctique de l'Ouest. Plus tard, il y a eu de la glace compacte dans le bras Prince Regent, et NEAS a travaillé en étroite collaboration avec la Garde côtière canadienne pour que des brise-glaces aident à assurer les livraisons maritimes. Le vent et les conditions météorologiques ont retardé des navires lors des troisièmes voyages de NEAS.»

lays, according to Suzanne Paquin, President and Chief Executive Officer, NEAS.

Special cargo NEAS moved included more generator sets and building materials for the replacement power plant project in Arctic Bay on Baffin Island, and construction materials for the new Elder Care Facility in Rankin Inlet, scheduled to open in 2023.

Thanks to the vaccinations and the removal of quarantine restrictions, NEAS was able to hire 10 Inuit to work on its vessels this year. NEAS was unable to revive its 2019 Inuit Training plan for training Inuit employees with the Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium (NFMTC).

NEAS ships encountered difficult ice conditions: "The first sailings experienced packed ice in the south and northeast of Hudson Bay. The second sailings experienced difficult ice conditions to Resolute Bay, through Victoria Strait to reach the Western Arctic. Later, the Prince Regent Inlet had packed iced and thus NEAS worked closely with Canadian Coast Guard to ensure ice breakers' assistance to ensure sealift delivery. Wind and weather conditions caused vessel delays during NEAS third sailings," Ms. Paquin says.

© NEAS

*Installed in new facilities at the Port of Bécancour, NEAS now offers enhanced services, five berths and plenty of storage and laydown room.*

Dans ses nouvelles installations au port de Bécancour, NEAS offre maintenant des services plus étendus. Il y a cinq postes d'amarrage et amplement d'espace d'entreposage et d'aires de dépôt.

**Canadian Coast Guard**

The Canadian Coast Guard (CCG) sent eight icebreakers to the Arctic this operational season, including the maiden voyage of its medium icebreaker **CCGS Jean Goodwill**. They travelled 42,337 nautical miles, carried out 58 commercial escorts and 11 helicopter ice reconnaissance missions, reports the CCG in a December 21 press release. The CCG also carried out seabed mapping programs and surveyed 33,650 square kilometres in the Arctic.

The release also notes that, "As part of the Canadian Coast Guard's Arctic Region's search and rescue programs, Rankin Inlet's Inshore Rescue Boat station crew carried out four training exercises, responded to three search and rescue cases, and travelled over 854 nautical miles this season." The CCG also notes that 16 new dedicated search and rescue vessels are operating in the Arctic region under the Indigenous Community Boat Volunteer Pilot Program, with five more under construction for planned deliveries in 2022 to five hamlets.

The Marine Communication and Traffic Services Centre in Iqaluit logged 1,263 voyages under the Northern Canada Vessel Traffic Services Zone, including six vessels that made full transits of the Northwest Passage.

**Garde côtière canadienne**

La Garde côtière canadienne (GCC) a déployé huit brise-glaces dans l'Arctique cette saison, y compris en donnant son voyage inaugural à son brise-glace moyen le **NGCC Jean Goodwill**. Selon un communiqué du 21 décembre de la GCC, ces navires ont parcouru 42 337 milles marins, et mené à bien 58 escortes commerciales et 11 missions de reconnaissance des glaces par hélicoptère. La GCC a aussi effectué des relevés de cartogra-phie du fond marin sur une totalité de 33 650 km$^2$ dans l'Arctique.

Le communiqué précise encore que «dans le cadre des programmes de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne dans la région de l'Arctique, l'équipage de la station de sauvetage côtier de Rankin Inlet a procédé à quatre exercices de formation, est intervenu dans six cas de recherche et de sauvetage et a parcouru plus de 854 milles marins». La GCC note que 16 nouveaux navires affectés à la recherche et au sauvetage naviguent maintenant dans la région de l'Arctique dans le cadre du Programme pilote communautaire autochtone de bénévolat en sécurité nautique. Cinq de plus sont en cours de construction, dont la livraison à cinq localités est prévue en 2022.

Le Centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Iqaluit a réalisé un total de 1263 voyages dans la zone des services de trafic maritime du Nord canadien. Six de ses navires ont traversé complètement le passage du Nord-Ouest.

# JOURNAL

## Des chantiers navals américains soumissionnent pour la construction de quatre porte-conteneurs pour le fleuve Mississippi

American Patriot Holdings, LLC (APH), au nom de sa filiale American Patriot Container Transport LLC (APCT), a récemment adressé un appel d'offres à sept chantiers navals américains pour une commande ferme de quatre porte-conteneurs fluviaux de type «hybride», avec options pour un à quatre de plus qui seraient construits directement ensuite. Le type hybride est le premier de deux types de porte-conteneurs qui doivent être mis en service sur le Mississippi et ses affluents pour APCT, évoluant à des vitesses plus de deux fois supérieures à celle du trafic fluvial actuel sans contribuer à l'érosion des rives.

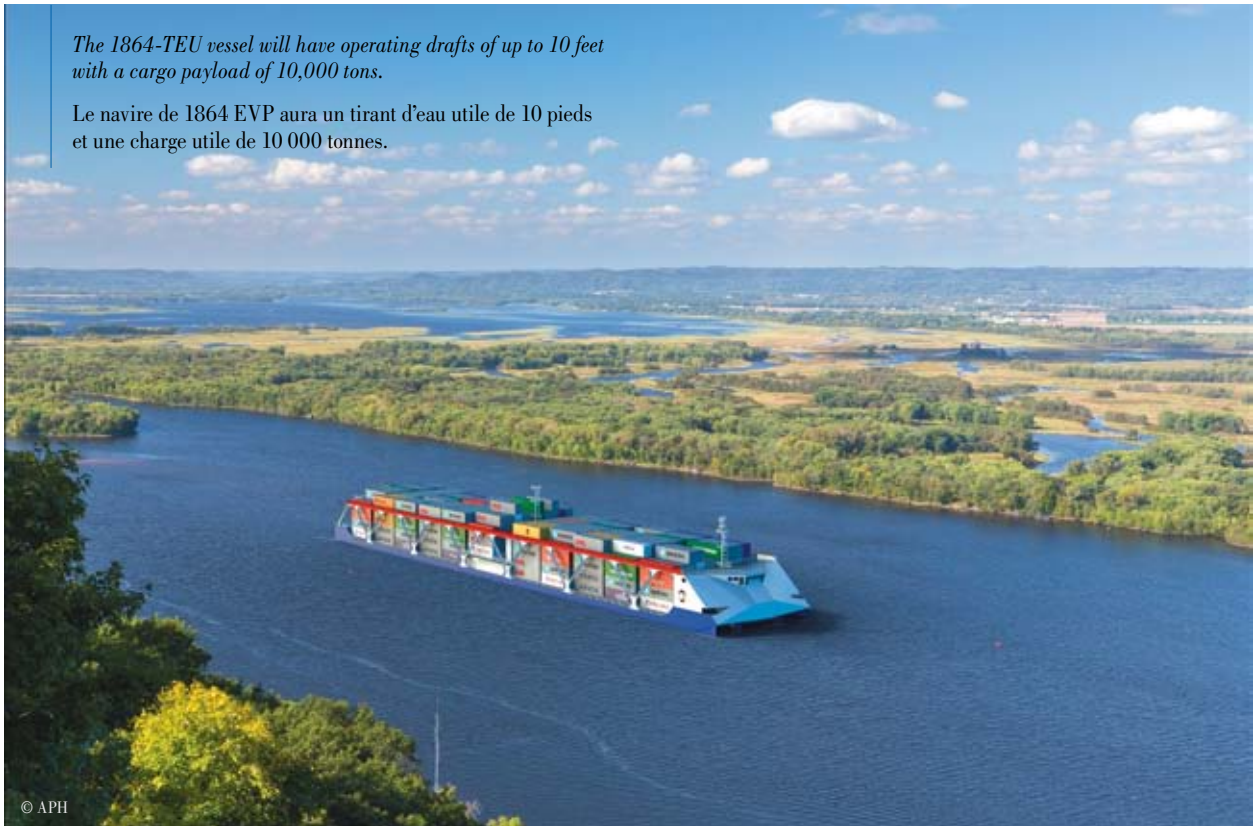
Les chantiers navals doivent répondre à l'appel d'offres d'ici le 11 février 2022 en soumettant des calendriers de livraison et des prix fermes. APH octroiera le contrat vers le 1er avril 2022.

L'appel d'offres vise la construction de porte-conteneurs fluviaux conçus par Naviform Consulting and Research Ltd., une entreprise connue pour ses recherches en

## *U.S. shipyards bid on construction of four Mississippi river container vessels*

American Patriot Holdings, LLC (APH) on behalf of its subsidiary American Patriot Container Transport LLC (APCT), recently issued a Request for Proposal (RFP) to seven U.S shipyards for construction of four firm Inland River Container "Hybrid" design vessels, with options for up to four additional vessels built in direct continuation. The Hybrid design is the first of two designs planned to enter service on the Mississippi and its tributaries for APCT, operating at speeds over twice current river traffic, and without contributing to any shore erosion.

Shipyard responses to the RFP for firm pricing and delivery schedules are due by February 11, 2022. Final construction award by APH will be on or about April 1, 2022.




*The 1864-TEU vessel will have operating drafts of up to 10 feet with a cargo payload of 10,000 tons.*

Le navire de 1864 EVP aura un tirant d'eau utile de 10 pieds et une charge utile de 10 000 tonnes.

The Request for Proposal is for construction of river container vessels designed by Naviform Consulting and Research Ltd, a firm known for its research into hydrodynamics and structural design, developing new ship design technologies protected by patents. Two such patents protecting this design are in force in the USA and EU.

The Hybrid vessel will be ABS classed and incorporates a nonconventional design featuring Naviform's patented minimum wake bow designed to minimize vessel wake at high speeds and the patented exoskeleton hull structure designed to reduce vessel lightweight tonnage and maximize container payload.

The 1864-TEU vessel is 595 feet in overall length with a beam of 106 feet and operating drafts up to 10 feet with a cargo payload of 10,000 LT at 9 ft draft.

Joe Gehegan, an Executive Member of APH said "These vessels will be the most technologically-advanced vessels in U.S Inland waterways, with numerous redundancies to ensure safe operations in all weather and river conditions including high and low water. The first four vessels will initially be placed in a dedicated service between the Louisiana Gulf Gateway Terminal, at mile 52 in Plaquemines Parish LA, and a new planned container terminal in Memphis TN, being developed by Hawtex Development Corporation and its Memphis partners.

"The initial four APH vessels will enter this service under a long term contract commencing upon synchronized startup dates for gateway ocean terminal in Plaquemines and the Memphis terminal, currently planned for April 1, 2024."

Bob McCormack, an Executive Member of APH said, "Ocean carriers and Midwest customers expect safe, reliable, on-time, and environmentally-sustainable performance on the all-water routing of international containers. We expect to deliver that and more to our customers. Furthermore, Midwest shippers are feeling the significant impact of current supply chain failures, given their reliance on rail from the West Coast. We expect to give them a more reliable and cost effective supply alternative, and shippers are excited that the new logistic alternative has finally arrived."

hydrodynamique et en conception structurelle, développant de nouvelles technologies de conception de navires protégées par des brevets. Deux de ces brevets protégeant cette conception sont en vigueur aux États-Unis et dans l'Union européenne.

Le navire hybride sera classé ABS et incorpore une conception inhabituelle avec la proue brevetée de Naviform conçue pour diminuer le sillage du navire à grande vitesse et la structure de coque exosquelette brevetée conçue pour réduire le poids lège du navire et maximiser la charge utile en conteneurs.

Le navire de 1864 EVP a une longueur hors-tout de 595 pieds, une largeur de 106 pieds et un tirant d'eau utile de 10 pieds; il tire 9 pieds avec un chargement de 10 000 tonnes longues.

Selon Joe Gehegan, un dirigeant d'APH: «Ces navires seront les navires les plus avancés sur le plan technologique dans les voies navigables intérieures américaines, avec de nombreuses redondances pour assurer des opérations sûres dans toutes les conditions météorologiques et fluviales, y compris les hautes eaux et basses eaux. Les quatre premiers navires seront initialement affectés au service entre le terminal Louisiana Gulf Gateway, au mile 52 à la Paroisse de Plaquemines [Louisiane], et un nouveau terminal à conteneurs prévu à Memphis [Tennessee], que construisent la Hawtex Development Corporation et ses partenaires de Memphis.

«Les quatre premiers navires d'APH entreprendront ce service dans le cadre d'un contrat à long terme commençant à des dates de démarrage synchronisées pour le terminal océanique à Plaquemines et le terminal de Memphis, actuellement prévues le 1er avril 2024.»

«Les transporteurs maritimes et les clients du Midwest s'attendent à des performances sûres, fiables, ponctuelles et respectueuses de l'environnement pour l'acheminement maritime des conteneurs internationaux, dit Bob McCormack, autre dirigeant d'APH. Nous prévoyons offrir cela et plus encore à nos clients. De plus, les expéditeurs du Midwest ressentent l'impact important des défaillances actuelles de la chaîne d'approvisionnement, étant donné leur dépendance au rail en provenance de la côte Ouest. Nous entendons leur offrir une option d'approvisionnement plus fiable et plus rentable, et les expéditeurs sont ravis que la nouvelle solution logistique soit enfin arrivée.»

# Record 2021 results for Suez Canal

The Suez Canal Authority has reported record results for the number of transits of ships and revenues in 2021 despite the grounding in the international waterway of the giant **Ever Given** containership for six days in March.

"The Suez Canal achieved the high annual revenue in its history of $6.3 billion, and the largest annual net tonnage of 1.27 billion tons during 2021," said Lieutenant-General Osama Rabie, head of the Suez Canal Authority.

Revenues were up 12.8 %. Net tonnage rose by 8.5%. By comparison, world trade expanded by 4% in 2021.

The Suez authority attributed an increase of $1.1 billion in revenues to the canal's marketing efforts and working with

# Record 2021 pour le canal de Suez

L'Autorité du canal de Suez (ACS) a annoncé des résultats records pour le nombre de transits de navires et de revenus en 2021 malgré l'échouage dans la voie navigable internationale du porte-conteneurs géant **Ever Given** pendant six jours en mars.

«Le Canal de Suez a réalisé le chiffre d'affaires annuel le plus élevé de son histoire de 6,3 milliards de dollars et le plus grand tonnage net annuel de 1,27 milliard de tonnes en 2021», a déclaré le lieutenant-général Osama Rabie, chef de l'Autorité du canal de Suez.

Les revenus ont augmenté de 12,8 %. Le tonnage net a augmenté de 8,5 %. À titre de comparaison, le commerce mondial a augmenté de 4 % en 2021.

© EVERGREEN

*A total of 1,532 vessels transited the international waterway in 2021, generating $600 million in new revenues.*

Au total, 1532 navires ont transité dans la voie navigable internationale en 2021, engendrant 600 millions de dollars de nouveaux revenus.

L'autorité de Suez a attribué une augmentation de 1,1 milliard de dollars de revenus aux efforts de marketing de l'ACS et à la collaboration avec les compagnies maritimes pendant la pandémie. Par exemple, il a cité une baisse des frais de 15 % pour les navires à passagers et des efforts pour aider les compagnies maritimes à ramener les équipages bloqués pendant la pandémie.

Au total, 1532 navires ont transité par le canal pour la première fois, générant près de 600 millions de dollars de nouveaux revenus.

Le nombre de navires transitant par le canal a fortement augmenté, atteignant 20 694 sur l'ensemble de l'année, soit un pic de 10 % par rapport à 2020

L'ACS a souligné la forte croissance de toutes les grandes catégories de transport maritime menées par les méthaniers. En pourcentage d'augmentation, les méthaniers ont augmenté de plus d'un tiers à 937 navires transitant par le canal, mais les porte-conteneurs sont restés la catégorie globale la plus importante. Au total, 5186 transits de porte-conteneurs ont été achevés en 2021, soit une augmentation de 10 % par rapport à l'année précédente. Les transits de vraquiers ont également été solides avec des revenus de la catégorie dépassant pour la première fois le milliard de dollars.

Pour 2022, l'ACS prévoit néanmoins d'augmenter les redevances de transit en moyenne de 6 %. Cela s'appliquera à la plupart des grandes catégories de navires, à l'exception des méthaniers. L'ACS prévoit également de fournir des incitations pour encourager le transport maritime écologique en 2022.

shipping companies during the pandemic. For example, it cited lowering fees by 15 percent for passenger ships and efforts to help the shipping companies to return crews that had become stranded during the pandemic.

A total of 1,532 vessels transited the canal for the first time - generating nearly $600 million in new revenues.

The number of ships transiting the canal showed a strong increase, reaching 20,694 for the full year, representing a spike of 10% versus 2020

The SCA pointed to strong growth from all the major categories of shipping led by LNG carriers. In percentage increase, LNG carriers were up by more than a third to 937 ships transiting the canal, but containerships remained the largest overall category. A total of 5,186 containership transits were completed in 2021 - up by 10 percent versus the prior year. Bulk carrier transits were also strong with revenues from the category exceeding one billion dollars.

For 2022, the SCA nonetheless plans to increase transit fees on average by 6%. This will apply to most of the major categories of ships, except LNG carriers. The SCA also plans to provide incentives to encourage green shipping in 2022.

# Davie Shipbuilding creating Montreal-based investment division

Davie Shipbuilding recently announced that it will create an investment division called "Davie Capital" in Q1 2022.

Davie Capital will be based at the 1250 René-Lévesque building in Montréal. It will identify, qualify and manage major investments across Canada as part of Davie's commitments under the National Shipbuilding Strategy (NSS) and other key programs. Davie has already made multi-million dollar commitments to key projects and over the next several years will, alongside its partners, deliver Canadian Content Value worth more than $8.5B.

James Davies, President & CEO, said: "Our vision and ambition to shape and lead the shipbuilding sector will see Davie Capital pursue a multitude of opportunities where we can deliver tangible, long-term value to Canada."

Mr Davies added: "As well as being a hub for our investment activity, the Montréal office will also act as a satellite office for Davie's core shipbuilding business. This will allow our growing number of Montréal-based staff engaged in a range of activities such as engineering, procurement and finance to work from either location."

With a strong emphasis on innovation, Davie will leverage contracts to benefit and ensure the economic sustainability of Canada's domestic shipbuilding and broader marine industry in three priority areas: human resources development; technology investment; and industrial development.

# Chantier Davie crée une division investissement à Montréal

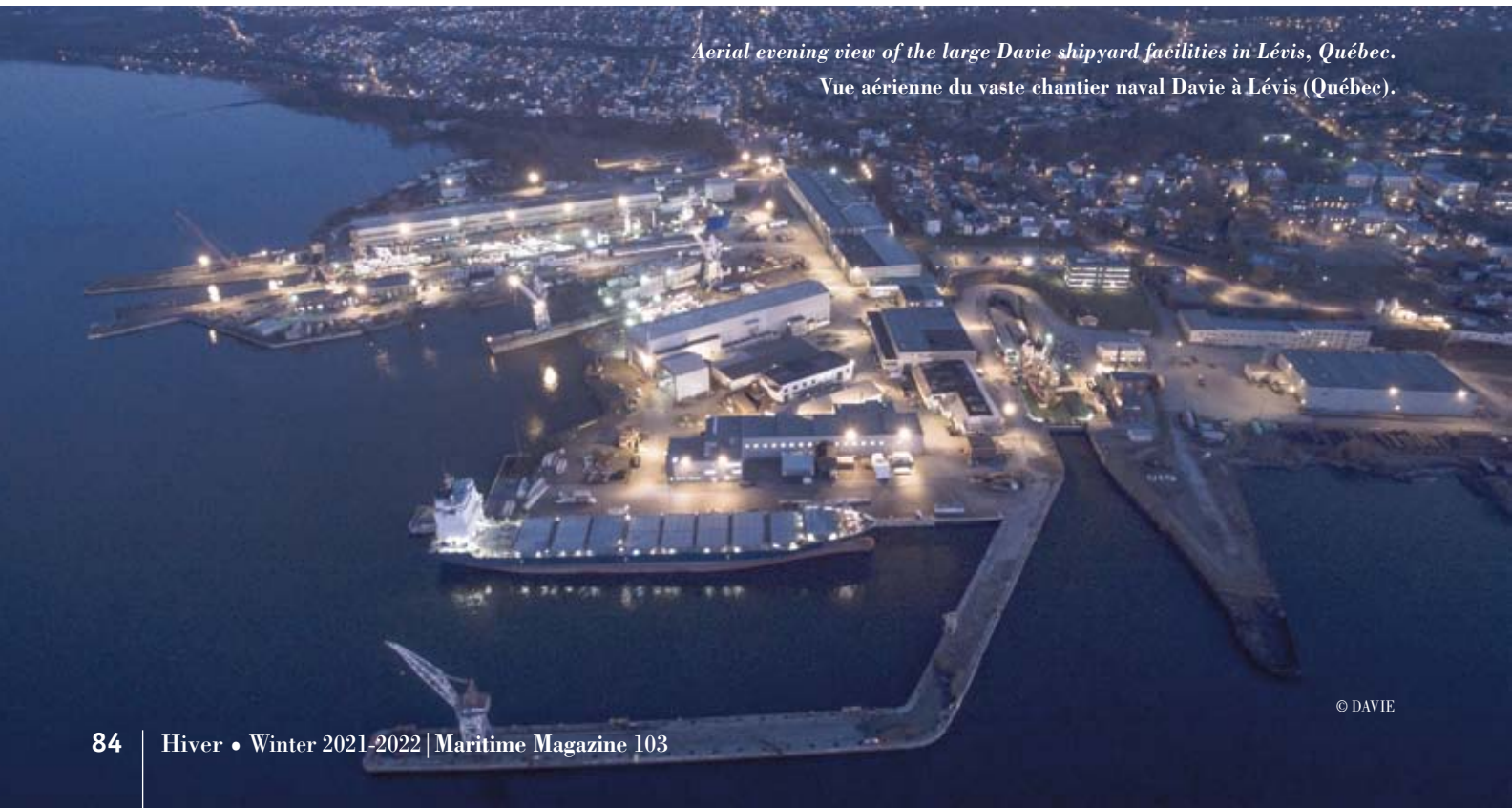
Chantier Davie a annoncé la création, au premier trimestre de 2022, d'une division d'investissement sous le nom de «Davie Capital».

Davie Capital sera basée au 1250, René-Lévesque, à Montréal. La division sera chargée de l'identification, de l'évaluation et de la gestion des investissements majeurs à travers le Canada dans le cadre de la participation de Davie à la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) et d'autres programmes. Davie a déjà engagé plusieurs millions de dollars dans des projets clés et, au cours des prochaines années, elle pourrait fournir avec ses partenaires près de 8,5 milliards de dollars en contenu canadien.

James Davies, président et chef de la direction, a déclaré: « Notre vision et ambition de façonner le secteur de la construction navale et d'en être le chef de file feront que Davie Capital poursuivra une multitude d'opportunités par lesquelles nous serons à même de générer une valeur concrète et à long terme pour le Canada. »

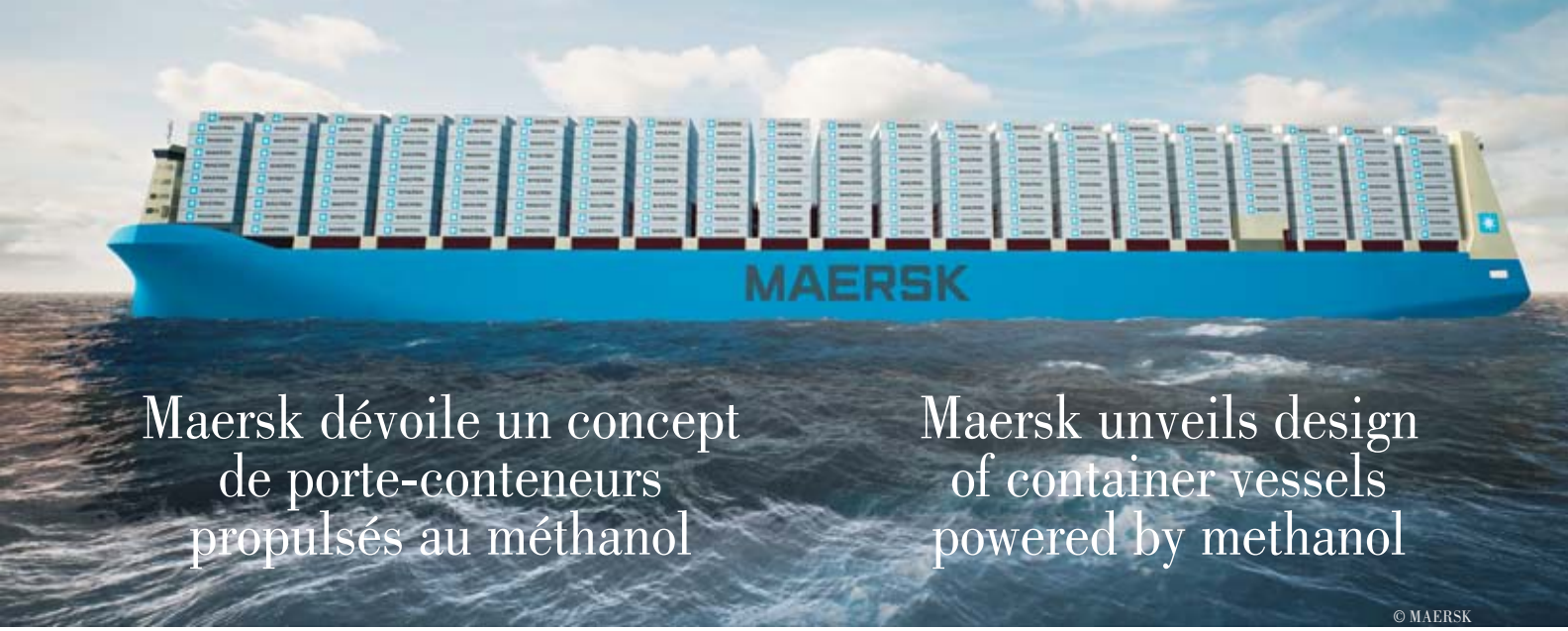
M. Davies a ajouté: «En plus d'être un pôle pour nos activités d'investissements, le bureau de Montréal servira également de bureau satellite en lien avec la construction navale à la Davie. Cela permettra aux membres de notre personnel montréalais, de plus en plus nombreux, qui sont actifs dans une série d'activités telles que l'ingénierie, l'approvisionnement et les finances, de travailler à partir de l'un ou l'autre de nos bureaux. »

En mettant l'accent sur l'innovation, Davie tirera parti des contrats pour favoriser et assurer la pérennité économique de l'industrie canadienne de la construction navale et de l'industrie maritime en général dans trois domaines prioritaires: le développement des ressources humaines, l'investissement technologique et le développement industriel.



*Aerial evening view of the large Davie shipyard facilities in Lévis, Québec.*
**Vue aérienne du vaste chantier naval Davie à Lévis (Québec).**

© DAVIE




# Maersk dévoile un concept de porte-conteneurs propulsés au méthanol

# Maersk unveils design of container vessels powered by methanol

© MAERSK

Huit porte-conteneurs révolutionnaires de 16 000 EVP propulsés par du méthanol neutre en carbone sont surle point d'être construits, a annoncé une des plus grandes compagnies maritimes du monde. Le premier de ces navires devrait être opérationnel au début de 2024.

«Notre ambition était de nous assurer que les nouveaux navires pourraient desservir nos clients de manière plus intelligente, tout en contribuant à leurs objectifs de transport neutre en carbone», a déclaré Palle Laursen, directeur technique d'A.P. Moller-Maersk.

Unique dans l'industrie, le nouveau concept permet une efficacité énergétique améliorée de 20 % par conteneur transporté, par rapport à la moyenne de l'industrie pour les navires de cette taille. De plus, l'ensemble de la série devrait permettre d'économiser environ un million de tonnes d'émissions de $CO_2$ par an, offrant aux clients un transport neutre en carbone à grande échelle.

Les navires mesureront 350 mètres de long, 53,5 mètres de large et auront une apparence très différente de celle des plus grands porte-conteneurs. Les logements de l'équipage et la passerelle seront situés à la proue pour permettre une capacité accrue de conteneurs. La cheminée sera à l'arrière, et seulement d'un côté du navire, offrant ainsi plus d'espace pour la cargaison. Cette séparation entre l'hébergement et la cheminée améliorera également l'efficacité au port.

The world's biggest shipping line recently introduced the design of eight groundbreaking and industry-leading 16,000 TEU container vessels powered by carbon-neutral methanol. The first such vessel is slated to be in operation in early 2024.

"When designing these, our ambition was to make sure the new vessels could service our customers in a smarter way while contributing to their carbon-neutral transportation goals," said Palle Laursen, Chief Technical Officer of A.P. Moller-Maersk.

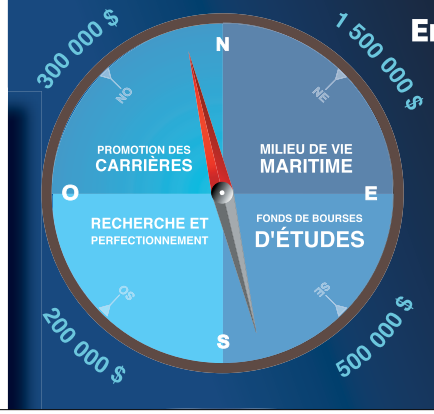
Unique to the industry, the design allows a 20% improved energy efficiency per transported container, when comparing to the industry average for vessels in this size. Additionally, the entire series is expected to save around one million tons of annual $CO_2$ emissions, offering our customers carbon-neutral transportation at scale on ocean trades.

The vessels will be 350 meters long, 53.5 meters wide and will look significantly different from what has been seen before for any larger container vessels. The crew accommodation and bridge will be located at the bow to enable increased container capacity. The funnel will be in the aft, and only on one side of the vessel, thereby providing further space for cargo. This separation between accommodation and funnel will also improve efficiency when at the port.

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

# *Maritime HRM Conference 2021* highlights Québec maritime human resources management challenges

# La conférence *GRH Maritime 2021* souligne les défis de gestion de la main-d'œuvre maritime québécoise

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

**SPECIAL REPORT**
**COLLABORATION SPÉCIALE**

*Matelot Étienne.*
Le matelot Étienne.

**Last November 4, the Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (Sectorial Committee) ran its second edition of the *Maritime HRM Conference*, presented by its Gold partner Groupe Desgagnés inc. Initially scheduled for April 2020, the activity, which was eagerly awaited, had to be cancelled due to the pandemic. To be able to offer the activity this year, the Sectorial Committee team decided to present the *Maritime HRM Conference 2021* virtually.**

**Le 4 novembre dernier, le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (Comité sectoriel) organisait sa deuxième édition de la *Conférence GRH Maritime*, présentée par son partenaire or: Groupe Desgagnés inc. Cette acti-vité très attendue devait avoir lieu en avril 2020, mais avait été annulée en raison de la pandémie. Afin de pouvoir offrir l'événement cette année, l'équipe du Comité sectoriel a décidé de présenter sa *Conférence GRH Maritime 2021* en formule virtuelle.**

©CSMOIM

L'événement avait pour thème *La main-d'œuvre maritime au Québec: aujourd'hui et demain*. Pour l'occasion, l'équipe du Comité sectoriel proposait aux 75 participants une formule permettant de mettre de l'avant différents regards concernant la gestion des ressources humaines dans l'industrie maritime québécoise.

Une conférence portant sur *La promesse de votre expérience-employé* a été offerte par M^me^ Marie-Claude Guilbert, du Groupe Conseils MCG, qui était d'ailleurs l'animatrice de cet événement. M^me^ Guilbert a entre autres abordé les six facteurs clés de l'expérience-employé, les nouvelles tendances dans l'attraction de talents et la fidélisation du personnel ainsi que l'importance d'une stratégie en lien avec la culture de l'organisation.

Les participants se sont prononcés quant aux nouvelles tendances qui sont abordées au sein de leurs organisations. Sans surprise, 56 % d'entre eux ont affirmé que le télétravail en fait partie. 44 % des participants ont affirmé que le recrutement de profils atypiques est présent dans leur organisation. La conciliation travail et vie personnelle (42 %) ainsi que l'importance de la santé mentale (39 %) sont d'autres aspects qui sont ressortis en grand nombre.

**Éléments cruciaux pour fidéliser les jeunes employés**

Deux panels portant sur le recrutement et la fidélisation du personnel ont été présentés. Le premier était constitué de cinq jeunes employés venant d'horizons maritimes différents. Durant leurs échanges, ils ont entre autres discuté de ce qui les a attirés vers une carrière maritime et ce qu'ils recommanderaient à des employeurs pour fidéliser leurs jeunes employés. Ils ont également échangé sur les aspects de l'industrie maritime qu'ils préfèrent, les bons coups reliés à l'intégration d'employés selon eux et ce qu'ils envisagent pour leurs futures carrières et l'évolution de l'industrie maritime. L'importance des horaires flexibles, la conciliation travail et vie personnelle, la progression de carrière, l'accès à de la formation ainsi que le besoin de se sentir entendu et écouté par la direction, pour ne nommer que ceux-ci, ont été présentés comme des éléments cruciaux afin d'optimiser la fidélisation des jeunes employés.

Le deuxième panel regroupait six représentants d'armateurs, d'administrations portuaires, d'opérations portuaires et de syndicats. Les échanges variés ont permis de couvrir des sujets tels que l'évolution des besoins et attentes des jeunes employés à travers le temps, les défis de recrutement, les bonnes pratiques en termes de recrutement et de fidélisation ainsi que la vision des employeurs quant aux stratégies à adopter dans le futur. Certains défis de recrutement et de fidélisation semblent récurrents selon les panélistes: cohérence du processus de recrutement, rejoindre les valeurs des jeunes employés, les horaires atypiques de l'industrie et le manque de flexibilité pour certains types de postes ainsi que la saisonnalité des opérations sont des sujets qui ont ressorti à plusieurs reprises.

La journée s'est terminée avec une conférence offerte par M^me^ Mélanie Leblanc, directrice de l'Institut maritime du Québec (IMQ), portant sur la compréhension de la relève pour mieux adapter les pratiques des entreprises et organisations maritimes. M^me^ Leblanc a présenté le renouveau pédagogique et la génération Z afin de bien mettre la table. Des questions ont été posées aux participants dans le but de savoir s'ils connaissent bien cette nouvelle génération et ses besoins. Bien qu'ils semblaient en mesure de cibler les éléments les plus importants pour la relève, M^me^ Leblanc a précisé les incontournables pour les étudiants de l'IMQ, notamment un encadrement auprès d'un mentor lorsque le besoin se fait sentir, la progression de carrière, la flexibilité et l'impact social de l'entreprise pour laquelle ils travaillent.

En rétrospective, la Conférence aura permis de mettre en lumière les éléments qui sont essentiels au bien-être des jeunes employés et qui doivent être mis en place pour favoriser leur fidélité à l'employeur.

Under the event's theme *Maritime Human Resources in Québec: Current and Future*, the Sectorial Committee team offered the 75 participants a format that enabled them to express different views of human resources management in the Québec maritime industry.

Marie-Claude Guilbert, Groupe Conseils MCG, who emceed the event, gave a conference on *La promesse de votre expérience-employé* (The promise of your employee experience). Among other things, Ms. Guilbert spoke about the six key factors in the employee experience, new trends in attracting talent and in staff retention and the importance of a strategy that is aligned with the organization's corporate culture.

Participants talked about the new trends marking their organizations. Not surprisingly, 56% of them indicated that teleworking was one and 44% stated that their organization engaged in hiring atypical profiles. Balancing work and personal life (42%) and the importance of mental health (39%) were other aspects that many participants mentioned.

**Crucial elements for retaining young employees**

Two panels discussed staff hiring and retention. The first comprised five young employees from different maritime-sector backgrounds, who talked about what attracted them to a maritime career and what they would recommend employers do to keep their young employees. They also spoke about their favourite aspects of the maritime industry, the positive practices linked to employee integration in their opinion and how they envisaged their future careers and the maritime industry's evolution. The importance of flexible work schedules, balancing work and personal life, career advancement, access to training and the need to feel that management hears and listens to them were presented as key elements in optimizing the retention of young staff members.

The second panel was composed of six representatives of ship operators, port authorities and unions. The varied discussions touched on topics such as changes in young employees' needs and expectations over time, hiring challenges, best hiring and retention practices and employers' vision of strategies to adopt in future. According to the panellists, some hiring and retention challenges seem to be recurrent: coherence in the hiring process, aligning with young employees' values, the industry's atypical work schedules, lack of flexibility for certain types of positions and the seasonal nature of operations were subjects that were mentioned numerous times.

The day ended with a conference by Mélanie Leblanc, Director of the Institut maritime du Québec (IMQ), on understanding the new generation of workers in order to better adapt maritime companies' and organizations' practices. To set the scene, Ms. Leblanc presented pedagogical renewal and generation Z. Participants were asked questions to determine whether they had a good understanding of this new generation and its needs. While employers seem to be able to target the factors that are most important for this new generation of workers, Ms. Leblanc specified elements that were non-negotiable for IMQ students, including supervision from a mentor when need be, career advancement, flexibility and the social impact of the company they work for.

Looking back, the *Maritime HRM Conference* shed light on factors that are essential for young employees' well-being and that must be implemented to encourage employee loyalty.

# ANNONCEURS ADVERTISERS


ARCELORMITTAL
https://corporate.arcelormittal.com/ ..... Back cover / Couverture arrière

BBC CHARTERING
https://www.bbc-chartering.com/ ..... 29

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

CSL – CANADA STEAMSHIP LINES
https://www.cslships.com/en ..... 1

DESGAGNÉS ..... Inside Front Cover / Couverture intérieure avant
https://desgagnes.com/

EUROMARITIME 2022 (Exhibitors/Exposants)
https://www.euromaritime.fr/7-exhibitors ..... 17

FEDNAV
https://www.fednav.com/ ..... 35

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC
https://fondationimq.ca/ ..... 85

GREENTECH 2022
https://green-marine.org/GREENTECH/ ..... 53

HAMBURG SÜD
https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/index.html ..... 22

HOPA PORTS – HAMILTON-OSHAWA PORT AUTHORITY
https://www.hopaports.ca/ ..... 32

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

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca ..... 48

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY
https://www.mtrtml.com/login.php ..... 41

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

OCEAN GROUP
GROUPE OCÉAN
https://www.groupocean.com/en/ ..... 9

PORT OF ANTWERP
PORT D'ANVERS
https://www.portofantwerp.com/en/nextgendistrict ..... 18

PORT OF MONROE
https://portofmonroe.com/ ..... 57

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL
https://www.port-montreal.com/en/ ..... 37

PORT OF QUÉBEC
PORT DE QUÉBEC
https://www.portquebec.ca/en ..... 69

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

PORT OF THUNDER BAY
https://www.portofthunderbay.ca/ ..... 30

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES
https://porttr.com/en/ ..... 43

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD
https://www.portvalleyfield.com/en ..... 38-39

PORT SAINT JOHN
https://www.sjport.com/ ..... 12

SPLIETHOFF
http://www.spliethoff.com ..... 47

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
http://seaway.ca ..... 6

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
Notice of appointment / Avis de nomination – Shari Grady
http://seaway.ca ..... 25

URGENCE MARINE ENVIRONMENT
https://urgencemarineenvironnement.com/en/ ..... 51

VALERO-JEAN-GAULIN REFINERY
VALERO- RAFFINERIE JEAN-GAULIN
https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery ..... 71

VALPORT
https://valport.ca/en ..... 38-39

# OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE

CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME
CSEM
MSRC
MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE

## TESTIMONIALS:

Even though, as a pilot, I already had all my STCW radar training courses, as well as almost 15 years' experience working with every type of equipment available on the Amazon River, I decided to take the Error Detection and Use of Advanced Radar Techniques in Restricted Waters course offered by the MSRC as a refresher.

I was very surprised to learn that the instructors are very experienced pilots and that the techniques demonstrated were developed for precise navigation in confined waters.

We benefited from technical views not available in books, and enjoyed direct pilot-to-pilot talk. We were "on the same page," discussing our experience with the various types of equipment in the light of solid knowledge of the principles behind their operation.

And best of all, we had a top full mission simulator to practise everything on. Precision navigation in low visibility can be improved a lot using the concepts explained in this course. It is a MUST for all pilots!

**Captain Ricardo Augusto Leite Falcão**
**President, Brazilian Maritime Pilots' Association**

…one of the most amazing, reliable and comprehensive marine tests I have ever been professionally involved in, in my 20 years of experience on the job. The full interaction of all parties during the runs and debriefing sessions, with the support of MSRC instructors and advisors, ensured that the simulation programs were completed on time and practical maneuvering strategies were acquired.

**Ignacio Sanchidrian Vidal, MsC, C.Eng. EMBA**
**Director General, PROES Consultores S.A., Madrid, Spain**

## THE MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators networked to a common simulation control system
- Perfected own ship models suitable for pilot trainingand advance manoeuvring (pilot grade)

## 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

## EXPERIENCE QUÉBEC CITY AND ITS UNIQUE ATTRACTIONS

A visit to the MSRC is already a unique experience in itself. Why not take advantage of the opportunity to discover all the beauty and wealth of one of the oldest port city in North America... the majestic City of Quebec!

A division of
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)
**For over 150 years, guardians of a great continental waterway**

Quebec, CANADA

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

Géant
depuis 60 ans
ArcelorMittal
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!
60
ANS
CHEMIN DE FER ET PORT
RAILWAY AND PORT
En savoir plus >
Learn more >