

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
AUTOMNE • AUTUMN 2022

**NORTH ATLANTIC TRADE RECORDING
STRONG UPTURN THOUGH SOME
UNCERTAINTY PREVAILS**

**LE COMMERCE DANS L'ATLANTIQUE
NORD CONNAÎT UNE FORTE REPRISE
MALGRÉ UNE RELATIVE INCERTITUDE**

**Surging Canadian project
and breakbulk cargo market**

**Bel essor des cargaisons spéciales
et des marchandises générales**

**A future anchored
on multimodal and innovation
Port of/de Trois-Rivières 140!
L'avenir sera multimodal
et innovateur**



Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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





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



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 Articles must be unpublished.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

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

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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

BY MAIL (1 year/4 issues)
PAR LA POSTE (1 an/4 éditions)

- Canada : \$40
- USA : \$50 US
- Others countries/Autres pays : \$90 US

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention no 40046923
3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6
pterrien@maritimemag.com

www.maritimemag.com

106 **SUMMARY** **SOMMAIRE**



In solidarity
Solidaires

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

13 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Nick Savvides

22 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Carroll McCormick

Et aussi / And more...

74 JOURNAL

80 ANNONCEURS / ADVERTISERS



North Atlantic trade recording strong upturn though some uncertainty prevails

Le commerce dans l'Atlantique Nord connaît une forte reprise malgré une relative incertitude



Brent Frederick • Nick Savvides



Surging Canadian project and breakbulk cargo market

Bel essor des cargaisons spéciales et des marchandises générales au Canada

Leo Ryan



A future anchored on multimodal and innovation

L'avenir sera multimodal et innovateur

Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

One of the busiest waterways in the world, the iconic Strait of Gibraltar between Spain and Morocco is the only natural link between the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea. About 300 ships cross the Strait every day, or one vessel every five minutes! Due to its special currents, there is also a good supply of food which attracts whales and dolphins.

Le célèbre détroit de Gibraltar, entre l'Espagne et le Maroc, est le seul lien naturel entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, et un des passages maritimes les plus fréquentés du monde. Quelque 300 navires le franchissent chaque jour, soit un toutes les cinq minutes! En raison des courants particuliers qui y règnent, il s'y trouve aussi une abondance de nourriture qui attire baleines et dauphins.

Photo: Dreamstime



KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

***Our Energy Makes
the Difference***

**Notre énergie
fait la différence**



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

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





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

L'évolution d'une grande voie navigable continentale

La reine Élisabeth II avait inauguré la Voie maritime du Saint-Laurent

À la suite du décès de la reine Élisabeth II, chef d'État en titre de longue date du Canada en tant que membre du Commonwealth, le *Maritime Magazine* fait le point sur les retombées d'un grand événement dans le monde du transport qu'elle avait officiellement consacré. Cet événement a véritablement façonné l'Amérique du Nord industrielle. La Voie maritime du Saint-Laurent a été inaugurée officiellement le 26 juin 1959 par la jeune reine Élisabeth II et le président des États-Unis Dwight Eisenhower. À l'époque, elle dépassait l'envergure des canaux tant de Suez que de Panama. Le président Eisenhower avait dû vaincre la vive opposition initiale du Congrès pour que le projet colossal se réalise. Le **CSL Simcoe** sera le premier navire commercial à emprunter la Voie maritime à Montréal.

Celle qu'on appelle l'autoroute maritime est largement reconnue comme une des merveilles de l'ingénierie du 20^e siècle. Ses 13 écluses canadiennes et

Queen Elizabeth II and President Dwight Eisenhower officially inaugurated the St. Lawrence Seaway on June 26, 1959.

La reine Elizabeth II et le président des États-Unis Dwight Eisenhower ont inauguré la Voie maritime du Saint-Laurent le 26 juin 1959.

*Evolution of a great continental waterway
Inauguration of St. Lawrence Seaway a milestone of Queen Elizabeth II era*

Following the recent passing of Queen Elizabeth II, longtime titular head of state of Canada as a member of the Commonwealth, it seems only fitting for *Maritime Magazine* to reflect upon the impact of a major international transportation event that received her formal blessing. It was, in truth, a historic development





©NATIONAL ARCHIVES OF CANADA / ARCHIVES NATIONALES DU CANADA

shaping industrial North America. Larger at the time than either the Suez or Panama canals, the St. Lawrence Seaway was officially inaugurated on June 26, 1959 by young Queen Elizabeth II and U.S. President Dwight Eisenhower. The latter had to overcome initial strong opposition in Congress to the colossal project. The first commercial vessel to enter the Seaway in Montreal was the **CSL Simcoe**.

Widely regarded as one of the engineering marvels of the 20th century, the marine highway's 13 Canadian and two American locks have so far moved nearly 3 billion tons of cargo valued at more than \$375 billion.

The Seaway notably allows ocean vessels to cover a distance of 2,500 miles from the Atlantic Ocean to deliver general and bulk cargo to more than 110 commercial ports in the Seaway-Great Lakes System in Canada and the United States. Seaway shipments today annually generate \$45 billion of economic activity and 238,000 jobs.

The inland deep-draft inland navigation system is, by far, the longest in the world. The Seaway locks also make up the world's most spectacular lift system, notably bypassing the formidable Niagara Escarpment. Ships measuring up to 225.5 metres (740 feet) in length and 23.9 metres (78 feet) wide are routinely raised more than 180 metres above sea level – or as high as a 60-storey building.

Actual construction began in the summer of 1954 and took nearly five years to complete.

The Lost Villages

But one cannot avoid mentioning the dramatic upheavals that occurred in this period for local, historical Ontario communities. In retrospect, I wonder if in to-

On April 25, 1959, CSL's Simcoe was the first commercial vessel to transit the Seaway's Saint-Lambert Lock.

Le 25 avril, 1959, le **Simcoe** de CSL fut le premier navire à passer dans l'écluse de Saint-Lambert de la Voie maritime du Saint-Laurent.

2 écluses américaines ont jusqu'à présent permis de transporter presque 3 milliards de tonnes de fret d'une valeur estimée de plus de 375 milliards de dollars.

Grâce à la Voie maritime, des navires océaniques peuvent parcourir 2500 milles à partir de l'Atlantique pour livrer des marchandises générales et du vrac à plus de 110 ports commerciaux du réseau Grands Lacs-Voie maritime au Canada et aux États-Unis. Aujourd'hui, le transport de biens sur la Voie maritime soutient 45 milliards de dollars d'activité économique et 238 000 emplois.

Le réseau de navigation intérieur en eau profonde est de loin le plus long du monde. Les écluses de la Voie maritime constituent le système de levage le plus spectaculaire qui soit, dépassant la hauteur, notamment, de l'escarpement du Niagara. Des navires mesurant jusqu'à 225,5 mètres (740 pieds) de long et 23,9 mètres (78 pieds) de large sont couramment soulevés à plus de 180 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit l'équivalent d'un immeuble de 60 étages.

La construction a débuté à l'été 1954 et a duré presque cinq ans.

Des villages perdus

Dans cette période, d'histoires localités ontariennes ont connu des bouleversements dramatiques. Avec le recul, je me demande si aujourd'hui, considérant l'influence qu'ont acquise les groupes environnementaux dans le monde entier, un tel projet de construction serait possible.

Pour résumer, neuf localités ont été rayées de la carte par suite des expropriations et des travaux de construction du projet de voie maritime et de centrales hydroélectriques du Saint-Laurent. Quelque 20 000 acres seront inondés, 6500 personnes devront dééménager et 530 maisons seront déplacées. De nombreuses demeures, y compris des biens du patrimoine construits par des loyalistes de l'Empire-Uni, ont été simple-



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
www.MarineDelivers.com

Let's make waves... Green waves

It's time to diversify inland shipping with a Canadian green shipping corridor in the Great Lakes-St. Lawrence waterway – where carbon reduction and cleaner energy will be put to the test.



www.MarineDelivers.com

@MarineDelivers



©SLSMC/CGVMSL

Through the years, the Seaway has demonstrated its efficiency in meeting challenges of the continental maritime corridor.

La Voie maritime a constamment prouvé son efficacité face aux difficultés se présentant dans le corridor maritime continental.

day's modern times of strongly-activist environmental groups worldwide such construction undertakings could happen.

To briefly summarize: nine communities were wiped off the map through the unprecedented land expropriation and construction of the St. Lawrence Seaway and Power Project. By the time all was completed, some 20,000 acres were lost in flooding, over 6,500 people were displaced and 530 homes were moved to higher ground. Many homes, including heritage buildings built by United Empire Loyalists, whose foundations were too fragile to sustain a move, were simply destroyed.

Formerly located on the north shore of the St. Lawrence River between Cornwall and Morrisburg, the Lost Villages include Mille Roches, Moulinette, Dickinson's Landing, Wales, Farran's Point and Aultsville, and the hamlets of Woodlands, Santa Cruz and Maple Grove. Two completely new towns, Long Sault and Ingleside, were created. A Lost Villages Museum (that this observer has visited along with the region) has been established at Ault Park, near Long Sault.

Early period highlights

From the outset, the Seaway demonstrated its effectiveness as a continental maritime corridor for handling mainly grain, coal and iron ore. The steel-in, grain-out scenario subsequently became a strong pattern. Cargo volume surged from 30.6 mt in 1960 to 60 mt in 1968 and a record 74.3 mt in 1979 before dropping to current 40 mt levels in 2008.

What has precipitated the decline? Simply, changing global trade and transportation trends since the 1980s.

ment détruites, étant trop fragiles pour survivre à un déplacement.

Parmi les villages perdus, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre Cornwall et Morrisburg, figurent Mille Roches, Moulinette, Dickinson's Landing, Wales, Farran's Point et Aultsville. Il y a aussi les hameaux de Woodlands, Santa Cruz et Maple Grove. Deux nouvelles localités ont été créées : Long Sault et Ingleside. Un musée des villages perdus (que l'auteur de ces lignes a visité en même temps que la région) a été ouvert au lieu-dit Ault Park, près de Long Sault.

Les débuts

La Voie maritime a immédiatement démontré son efficacité en tant que corridor maritime continental, principalement pour le transport de céréales, de charbon et de minerai de fer. Avec le temps, les arrivages d'acier et les expéditions de céréales deviendront les éléments majeurs du trafic. Le volume de fret bondira, passant de 30,6 millions de tonnes en 1960 à 60 mt en 1968, culminant à 74,3 mt en 1979 avant de baisser vers les niveaux actuels d'environ 40 mt en 2008.

Qu'est-ce qui a précipité le déclin? C'est simplement que les tendances mondiales du commerce et du transport ont évolué depuis les années 1980. Pendant des années, la Voie maritime avait notamment de forts volumes d'exportations de céréales vers l'Europe et la Russie. Ces marchés se sont pratiquement évaporés, et la plupart des exportations de céréales canadiennes vont maintenant en Chine.

En même temps, les navires océaniques sont devenus sans cesse plus grands (trop grands pour les écluses de la Voie maritime), et la concurrence a augmenté de la part des chemins de fer, des ports côtiers et du réseau du Mississippi.



Supplying BIOFUEL and making a difference...

Helping to create a sustainable future
for our environment, the marine industry,
and our children. Join the transition
to lower carbon fuels.

WINDSOR | SARNIA | HAMILTON | STERLINGFUELS.CA

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



©SLSMC/CGVMSL

Technology such as hands-free mooring has allowed the Seaway to enhance its competitiveness.

Des technologies comme l'amarrage mains libres ont permis à la Voie maritime de rehausser sa compétitivité.

For many years, the Seaway had handled substantial volumes of grain exports to Europe and Russia. These markets all but evaporated and most Canadian grain exports have shifted to China.

At the same time, ships on the oceans got bigger and bigger (unable to transit Seaway locks) while competition increased from railways, coastal ports and the Mississippi system.

Diversification and technology driving bright future

However, putting matters in perspective, the Seaway has an impressive record in remaining competitive by embracing new technology, maintaining and modernizing infrastructure, and strengthening safety arrangements through all circumstances – including the global pandemic since 2020. These improvements have consolidated its position as a vital transportation corridor linking North America with world markets.

Through the years, hundreds of millions of dollars have been spent by Canada's St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) in rehabilitating the Welland Canal and other infrastructure. So has the U.S. agency undertaken a major program for its navigation infrastructure, associated facilities and equipment.

It was in 2002 that both Seaway agencies launched a new Automatic Identification System, the first to be introduced on a North American waterway. The AIS uses the latest communication technology via universal

La diversification et la technologie laissent entrevoir un avenir prometteur

Cependant, la Voie maritime a remarquablement réussi à rester concurrentielle en adoptant des nouvelles technologies, en entretenant et en modernisant son infrastructure, et en renforçant les dispositions de sécurité en toutes circonstances – y compris pendant la pandémie apparue en 2020. Elle a ainsi consolidé sa place comme corridor de transport vital reliant l'Amérique du Nord aux marchés mondiaux.

Au fil des ans, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a consacré des centaines de millions de dollars aux soins du canal Welland et d'autres éléments d'infrastructure. Pareillement, l'entité américaine de la Voie maritime a entrepris un vaste programme pour son infrastructure de navigation ainsi que ses installations et son équipement connexes.

En 2002, les deux entités de la Voie maritime ont lancé un nouveau système d'identification automatique (SIA), une première pour une voie navigable nord-américaine. Le SIA exploite la plus récente technologie de communication et les fréquences VHF universelles pour communiquer des données de navigation en temps réel entre navires, de la rive aux navires et des navires à la rive.

Dans la dernière décennie, les plus grandes nouveautés adoptées depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959 ont été mises en œuvre: l'amarrage mains libres et la commande des écluses à distance. Elles ont éliminé la plupart des interactions avec les équipages des navires et augmenté la sécurité, tout en réduisant le risque de transmission de virus.



Great Lakes
Pilotage
Authority

Administration
de pilotage
des Grands Lacs

Enabling Canadian Trade in the Great Lakes region

The GLPA operates, maintains and administers a safe and efficient marine pilotage service within designated Canadian waters in the St. Lawrence River and the Great Lakes Region.

Facilitateur du commerce canadien dans la région des Grands Lacs

L'APGL exploite, entretient et administre un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes désignées du fleuve Saint-Laurent et la région des Grands Lacs.

glpa-apgl.com



VHF radio to share marine navigation data from ship-to-ship, shore-to-ship and ship-to-shore in real time.

In the past decade, the most significant operating changes since the Seaway opened in 1959 have been hands-free mooring and remote operation of lock structures. This has removed most of the interaction with vessel crews, thus further enhancing safety and reducing the risk of virus transmission.

The Seaway's "Making Safe Choices" campaign has certainly succeeded in influencing employee performance. In fact, as has proudly observed SLSMC President Terence Bowles, Seaway employees did not lose a single shift during the 2020 and 2021 navigation seasons. Over one million hours were worked without a lost time injury on a Seaway site.

Season extension by one week or more, weather permitting, is another achievement of recent years, allowing carriers to make that valuable extra commercial voyage. This has been facilitated by all-season buoys, increased ice-breaking assets and pilotage efficiencies.

On the cargo front, meanwhile, multi-purpose vessels (MPV) have become familiar sights in the channels of the Seaway and in the Great Lakes as wind energy farms especially have been considerably expanding in Alberta, Saskatchewan, Ontario and Quebec (See special report on Project Cargo developments in this issue).

Otherwise, in a sign of meaningful diversification, more and more containers can be seen today on ships passing through the Seaway and calling at various Great Lakes ports. It's not a flood but there are tailwinds driven at least in part by ocean vessels that have been hampered by supply chain congestion in both east and west coast ports. Buttressed by necessary equipment investments, container activity has become a promising new niche at such ports as Cleveland, Duluth and Hamilton. And in 2021 Dutch MPV carrier Spliethoff expanded its Cleveland Europe Express service by chartering a container-only vessel. A possible example of what the future holds? Overcoming the handicaps of a nine-month season and limited drafts are constant challenges – but this evolution bears close watching. **M**

La campagne «Faire des choix sécuritaires» de la Voie maritime a eu un effet positif sur le rendement du personnel. Comme le président de la CGVMSL l'a noté avec fierté, les employés de la Voie maritime n'ont pas perdu un seul quart de travail au cours des saisons de navigation 2020 et 2021. Plus de 1 million d'heures ont été travaillées sans qu'il y ait de blessure entraînant une perte de temps de travail à la Voie maritime.

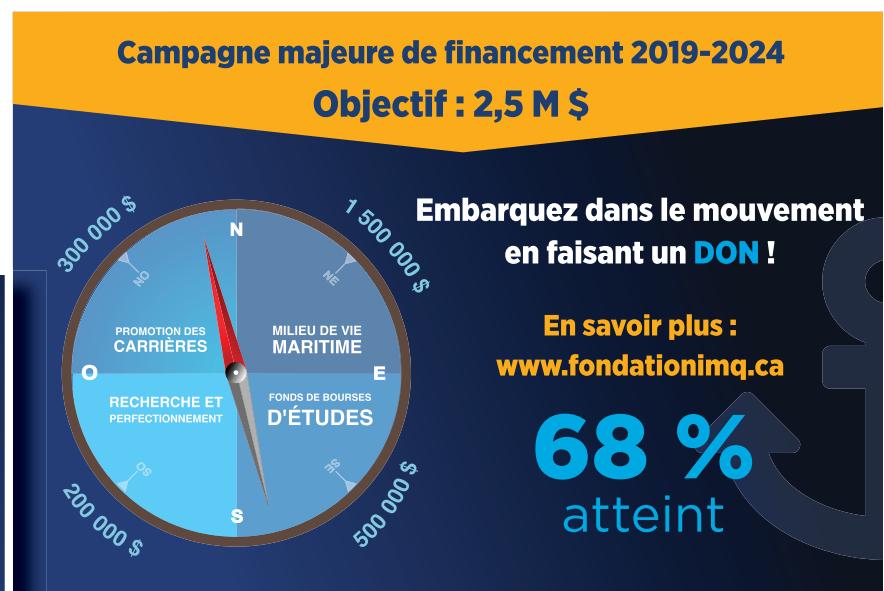
Le prolongement de la saison d'une semaine ou plus, quand la météo le permettait, est un autre progrès des dernières années. Les transporteurs ont ainsi pu effectuer de précieux trajets commerciaux supplémentaires. Ce résultat a été facilité par la mise en place de bouées toute saison, l'augmentation des ressources brise-glace et des gains en efficience du pilotage.

En ce qui concerne le fret, on voit de plus en plus de cargos polyvalents dans les chenaux de la Voie maritime et sur les Grands Lacs, du fait que les parcs d'éoliennes ont connu un grand essor en Alberta, en Saskatchewan, en Ontario et au Québec (voir l'article sur les cargaisons spéciales, dans le présent numéro).

Par ailleurs, on voit aussi de plus en plus de navires transportant des conteneurs en route vers divers ports des Grands Lacs, signe d'une importante diversification. Ce n'est pas un raz de marée, mais il y a bien une augmentation attribuable du moins en partie au fait que les navires océaniques ont dû composer avec une congestion dans la chaîne d'approvisionnement aux ports tant de la côte Est que de la côte Ouest. Favorisé par des investissements dans l'équipement, le trafic conteneurs est devenu un créneau prometteur pour des ports comme Cleveland, Duluth et Hamilton. En 2021, le groupe néerlandais Spliethoff a bonifié son service Cleveland-Europe Express en affrétant un porte-conteneurs. Est-ce un précurseur de l'avenir? Une saison d'à peine neuf mois et un tirant d'eau limité continuent de poser des défis, mais cette évolution mérite d'être surveillée. **M**



EMBARQUEMENT IMMÉDIAT
CAP SUR L'AVENIR !





Tom Peters

Le public répond à l'invitation du Port d'Halifax

L'Administration portuaire d'Halifax (APH) a récemment tenu sa première célébration annuelle sur le thème «One Port City Day». Elle invitait le public de la région à découvrir tout ce qui se passe au Port, explique Lane Ferguson, directeur des communications et du marketing de l'APH.

Après les attentats du 11 septembre, pour d'évidentes raisons de sécurité, le public a été privé d'accès aux zones stratégiques des ports de mer, terminaux de fret, quais, hangars de fret et quais de croisières. Avant, je me rappelle que nous pouvions nous rendre sur divers quais et observer les bateaux de pêche et autres navires qui y étaient chargés ou déchargés. Nous pouvions nous rendre auprès de grands paquebots de croisière et envoyer la main aux passagers qui regardaient depuis leurs balcons. Le 11 septembre a mis fin à tout cela, et les ports sont devenus inapprochables.

Il y a quelques années, l'ancienne présidente et chef de la direction de l'APH Karen Oldfield m'a dit en entrevue qu'un de ses buts était de ramener le public au Port. Divers projets commerciaux y ont donné suite. Le public a recommencé à fréquenter le quartier du Port, attiré notamment par son marché fermier. Ce n'était pas encore jusqu'au bord de l'eau, mais dans d'autres secteurs.

Maintenant, le nouveau PDG de l'APH, le capitaine Allan Gray, a lancé la promotion «One Port City Day» qui a relevé d'un cran l'intérêt du public pour le Port.



© STEVE FARMER



One could say the Port of Halifax had its 'build it and they will come' moment...

The Halifax Port Authority (HPA) recently held its first annual One Port City Day and the goal of the project was to invite people to the seaport area and introduce them to all of the things that happen there, said Lane Ferguson, the HEA's Director of Communications and Marketing.

Since 9/11, the strategic areas of seaports, the various cargo terminals, wharves, cargo sheds and cruise piers, have been basically cutoff from the general public and for obvious security reasons. Prior to that terrorist attack in New York, I personally recall having access to several wharves where you could watch fishing boats and other cargo vessels load and unload. You could stand alongside a large cruise ship and wave to passengers looking over their balconies on the vessel. 9/11 ended all that and ports became a place that you could see but couldn't touch.

Several years ago, former HPA President and CEO, Karen Oldfield, told me in an interview that one of her goals as CEO was to bring people, the general public, back to the port. Through various commercial and retail projects, that began to happen. The Seaport District, with the Seaport Farmers Market as somewhat of an anchor tenant, began to attract people back to the area, still not to the waterside, but to the other areas.

An estimated 5,000 people participated in this fall's first One Port City events at Halifax.

Quelque 5000 personnes ont participé cet automne à la première célébration annuelle sur le thème «One Port City».

Fast forward to the HPA's new President and CEO, Capt. Allan Gray, who has spearheaded the One Port City Day which has taken public awareness of the port one step further.

Capt. Gray brought the One Port City Day concept with him from the port in Fremantle, Australia. The Fremantle event, called Maritime Day, is billed as a "vibrant community celebration" which attracts over 10,000 people annually.

Based on the turnout, estimated at about 5,000, the Halifax event, held Sept. 10, hit the mark.

"We welcomed thousands of community members to the historic Halifax Seaport, including families, students from all levels of learning and a great many people who fall outside of our traditional port community," Capt. Gray said. "Our guests were very interested in learning more about our working waterfront and we are grateful to have had the opportunity to provide them with additional information. CN's trackless train, Little Obie, worked hard all day bringing joy to hundreds of children who visited our seaport. Newcomers showed up with resumes in hand keen to become part of our vibrant port community," he said.

The Halifax Employers Association (HEA), which had a space at the event, was more than pleased with the day.

"We had a relatively small but steady stream of visitors throughout the day," says HEA President and CEO, Richard Moore. But more importantly there was interest in the International Longshoremen's Union and potential employment.

"Some were coming for registration forms for our Safety Awareness training for Local 269 "bullpen" workers and others wanting to learn more about the port and the HEA," Mr Moore said. "We had a number of new immigrants interested in finding employment in the industry. I believe this event will grow in popularity as people become more familiar with it and it will heighten the awareness of what this port means to the local and national economy and the HEA's role in that," Mr Moore added.

Great benefits to such sponsors as PSA Halifax and CN

PSA Halifax, along with CN, were major sponsors and Kelvin Tan, Deputy CEO at PSA Halifax, said, "The One Port Day was very beneficial to us. The port is an integral part of the city and the community and it was a chance for us to explain that it drives the economy, business and sustainability for the greater good of everyone in the city and indeed the province and country. I feel it is important to understand and be comfortable with the port being part of the landscape."

The Atlantic Pilotage Authority (APA) also had its day in the sun. It gave the APA a chance to showcase Halifax's working harbour to the public and hopefully to better understand, said APA Chief Executive Officer, Capt. Sean Griffiths.

Pilot boat crews and APA staff, along with Chief Human Resources Officer Jennifer Campbell, answered the public's questions about the APA. "Many only knew there were yellow boats going up and down the harbour," said Capt. Griffiths. The day gave the APA and many other organizations, an opportunity to explain their roles in the port.



Le capitaine Gray avait déjà créé une telle promotion lorsqu'il dirigeait le Port de Fremantle, en Australie. À Fremantle, c'est «Maritime Day», qu'on qualifie de célébration communautaire dynamique et qui attire chaque année plus de 10 000 personnes.

L'événement d'Halifax, tenu le 10 septembre, a été couronné de succès. On estime qu'environ 5000 personnes y ont participé.

«Nous avons accueilli des milliers de membres de la communauté au port historique d'Halifax, y compris des familles, des étudiants de tous les niveaux d'enseignement et de très nombreuses personnes ne faisant pas partie de notre communauté portuaire traditionnelle, a dit le capitaine Gray. Nos invités étaient très intéressés de découvrir ce qu'est notre travail au bord de l'eau, et nous avons été heureux de pouvoir les renseigner. Le petit train sans rails du CN, "Little Obie", a transporté des visiteurs du Port toute la journée, pour le plus grand bonheur de centaines d'enfants. Certains visiteurs sont arrivés avec leur cv, dans l'espoir de pouvoir s'intégrer à notre communauté portuaire.»

L'Association des employeurs d'Halifax (HEA), qui était présente lors de l'événement, a été enchantée de la journée. «Nous avons eu un flux relativement modeste mais constant de visiteurs toute la journée», dit le PDG de l'HEA Richard Moore. Ce qui est plus important, cependant, est l'intérêt manifesté envers l'Association internationale des débardeurs et les possibilités d'emploi.

«Certains venaient pour obtenir des formulaires d'inscription à notre formation sur la sensibilisation à la sécurité pour les travailleurs "de l'enclos des relevieurs" de la section locale 269, alors que d'autres voulaient en savoir plus sur le Port et l'APH, dit M. Moore. Nous avons eu un certain nombre d'immigrants récents intéressés à trouver un emploi dans l'industrie. Je crois que cet événement gagnera en popularité à mesure qu'il sera mieux connu, et il rehaussera la sensibilisation à ce que ce port apporte à l'économie locale et nationale et au rôle qu'y joue l'APH.»

Retombées positives pour des commanditaires tels PSA Halifax et le CN

PSA Halifax et le CN étaient des commanditaires majeurs. «One Port Day» a été très bénéfique pour nous, affirme Kelvin Tan, PDG adjoint de PSA Halifax. Le Port fait partie intégrante de la ville et de la communauté, et l'événement nous a donné l'occasion d'expliquer comment il stimule l'économie, les affaires et la durabilité dans l'intérêt de tout le monde dans la ville, et de fait dans la province et dans le pays. Je crois qu'il est important de comprendre et de voir positivement le fait que le Port fait partie du paysage.»

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) participait aussi à la fête. Selon son PDG, le capitaine Sean Griffiths, elle a pu mettre en vedette et faire mieux comprendre le port industriel d'Halifax.

Des membres d'équipages de bateaux-pilotes et du personnel de l'APA, dont la directrice des ressources humaines Jennifer Campbell, ont répondu aux questions au sujet de l'APA. «Beaucoup savaient seulement qu'il y a des bateaux jaunes qui vont et viennent dans le Port», a dit le capitaine Griffiths. La journée a permis à l'APA, comme à de nombreuses autres organisations, d'expliquer leurs rôles au Port.





Colin Laughlan



Le programme exemplaire de vaccination des marins en Colombie-Britannique

Pendant la pandémie de COVID-19, un des grands défis à relever pour l'industrie maritime mondiale était d'assurer le bien-être des marins. Nombre d'entre eux avaient quitté leur pays avant que des vaccins ne soient disponibles, ce qui créait un important obstacle à leur rapatriement par avion à partir de leur destination finale dans des ports étrangers.

«Les armateurs étaient réticents à laisser les marins aller à terre, craignant que leurs navires soient mis en quarantaine dès qu'un seul marin serait infecté», explique Peter Lahay, coordinateur national de la Fédération internationale des ouvriers du transport au Canada.

En novembre 2020, donnant suite à des engagements internationaux, le ministre des Transports du Canada a annoncé la création du Conseil national canadien du bien-être des gens de mer. M. Lahay en a été nommé vice-président, et les membres comprenaient des représentants de syndicats,

British Columbia's exemplary vaccination program for seafarers

One of major challenges for the global shipping industry during the pandemic was the welfare of seafarers. Many had departed their homelands on year-long contracts before Covid-19 vaccines rolled out, creating a serious obstacle to their repatriation on airlines from their final destination at foreign ports.

“Ship owners were reluctant to have seafarers go ashore, fearing the ship would be quarantined if anyone was infected,” Canada’s national coordinator for the International Transport Workers’ Federation, Peter Lahay, explained in a recent interview.

In November 2020, responding to international UN commitments, Canada’s Minister of Transportation announced the creation of the National Seafarers’ Welfare Board, to which Mr. Lahay was appointed vice-chair. With representatives from labour unions, terminals, ports, ship



©DR

Peter Lahay, Canada National Coordinator, International Transport Workers Federation, played a key role in the program of vaccination of seafarers on the B.C. waterfronts.

Peter Lahay, coordinateur national de la Fédération internationale des ouvriers du transport au Canada, a joué un grand rôle dans le programme de vaccination des marins en Colombie-Britannique.

owners and agents for foreign vessels, as well as marine missions in ports across the country, the stage was now set begin the complex joint undertaking of multiple organizations to immunize thousands of seafarers arriving at Canada's ports.

The Minister "did a good job setting the tone," said Mr. Lahay. However, political will was still needed at the provincial level. In the provinces of Nova Scotia and New Brunswick, "very few seafarers were vaccinated," he said, while the Port of Montreal "did a really good job." In British Columbia, after several weeks of delay, Mr. Lahay said, "Labour finally reached out to Health Minister Adrian Dix who then told the regional health authorities to vaccinate the seafarers. They didn't really make it public, but all of a sudden it switched on." What quickly emerged was a remarkable mobilization of people and resources needed for the job.

By mid-2021, the situation on the west coast had reached crisis proportions. Scores of cargo vessels lay at anchor for weeks. Surging ocean imports combined with record flooding on the land side wreaked havoc with supply chain operations for several months, largely at the Port of Vancouver – and all the worse for the seafarers stranded on their vessels at anchorages, many a 45-minute water taxi ride from the Port.

Developing a workable plan as quickly as possible fell to the Vancouver-based Chamber of Shipping where Vice President Bonnie Gee was also tasked with coordinating its complex operations when it was set in motion last summer.

"Everyone was scrambling to figure out how we actually move forward and operationalize this, and there were many challenges," said Ms. Gee. "The solution came down to getting a team on board the vessels to conduct the vaccinations. We knew that would be the quickest hit – to tour the vessels at anchor, or if we had a vessel alongside at a terminal, then to board vessel from the water side," she said.

"Several regional health authorities were involved. That divided the areas in which the vessels could be served," But safety was paramount. "We did a few familiarization trips and then we actually did a boarding at an anchorage, to make sure they felt they could do it safely," said Ms. Gee.

Vancouver nurse recounts experiences

Parisa Oqani, a Registered Nurse with the Vancouver Coastal Health Authority, was part of its seven-member team that boarded the vessels. She vividly described the experience: "The captain of

de terminaux, de ports, d'armateurs et d'agents de navires étrangers ainsi que de missions maritimes dans les ports du Canada. Il s'agissait ensuite d'entreprendre la tâche complexe, mettant en jeu de nombreuses organisations, d'immuniser des milliers de marins arrivant dans les ports canadiens.

Le ministre «a bien donné le ton», dit M. Lahay. Cependant, il fallait encore une volonté politique de la part des provinces. En Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, «très peu de marins ont été vaccinés», dit-il, alors que le Port de Montréal «a fait du très bon travail». En Colombie-Britannique, après des semaines de retard, relate M. Lahay: «les syndicats ont fait appel au ministre de la Santé Adrian Dix, qui a donné instruction aux autorités de la santé de vacciner les marins. Il n'y a pas réellement eu de publicité, mais subitement, c'était en marche». Ce qui est rapidement apparu est une remarquable mobilisation des personnes et des ressources nécessaires.

À la mi-2021, la côte Ouest était en situation de crise. Une multitude de cargos passaient des semaines à l'ancre. Une forte augmentation des importations maritimes, combinée à des inondations inédites à terre, a chambardé la logistique des chaînes d'approvisionnement pendant des mois, surtout au Port de Vancouver. La situation était particulièrement épingleuse pour les marins isolés à bord de leurs navires au mouillage, souvent à 45 minutes du port en bateau-taxi.

La responsabilité d'élaborer un plan efficace aussi rapidement que possible est revenue à la Chamber of Shipping, à Vancouver. Sa vice-présidente Bonnie Gee a aussi été chargée de coordonner les opérations complexes du plan, à partir de l'été dernier.

«Tout le monde se demandait bien comment nous allions réaliser le plan, et il y avait de nombreuses difficultés», dit M^{me} Gee. La solution retenue était de faire monter une équipe à bord des navires pour administrer les vaccins. Nous savions que ce serait le plus rapide: faire le tour des navires à l'ancre, ou si un navire était déjà à quai à un terminal, alors d'y monter du côté de l'eau.

«Diverses autorités régionales de la santé participaient, ce qui déterminait les secteurs où les navires pouvaient être desservis.» La sécurité était un souci primordial. «Nous avons fait quelques expéditions de familiarisation, avant de monter à bord d'un navire à l'ancre, pour nous assurer de pouvoir le faire en toute sécurité», indique M^{me} Gee.

L'expérience d'une infirmière de Vancouver

Parisa Oqani, une infirmière autorisée de la région de santé Vancouver Coastal, faisait partie de l'équipe de sept personnes qui montait à bord des navires. Elle décrit



©COLIN LAUGHLAN

Registered nurse Parisa Oqani was part of a seven-member team that boarded vessels.

Parisa Oqani, une infirmière autorisée, faisait partie de l'équipe de sept personnes qui montait à bord des navires.

l'expérience: «Le capitaine du bateau-taxi vérifiait que notre sécurité était assurée, sans quoi il ne nous laissait pas aller à bord. La passerelle d'embarquement était abaissée vers nous (j'apprenais de la nouvelle terminologie). Elle était mouvante – selon l'état de la mer – et il fallait faire environ 80 pas, donc il fallait maintenir son équilibre pour monter ou descendre. La plupart du temps, je transportais la glacière contenant les vaccins et je n'avais qu'une main libre pour me tenir. En montant, la corde aussi était instable, et il fallait s'en accommoder. Parfois, c'était effrayant de monter et descendre de la passerelle, mais notre volonté d'accomplir notre mission nous aidait à surmonter notre peur.»

Pour Mme Oqani, l'équipe était bien récompensée de ses efforts: «Les membres d'équipage savaient qu'ils auraient la liberté d'aller à terre. Certains n'avaient pas vu leur famille depuis 11 mois – étant partis avant la pandémie – et avaient parfois quitté une épouse enceinte ou de jeunes enfants. Ils nous montraient des photos: des bébés étaient nés, les enfants avaient grandi. Certains avaient la larme à l'œil – des larmes de joie – et appréciaient énormément de recevoir le vaccin pour pouvoir rentrer chez eux.»

À la fin des vaccinations à bord, au printemps, des missions maritimes de divers ports ont commencé à proposer des moyens de transport terrestre pour que les membres d'équipage puissent se rendre à des centres de vaccination.

«Les missions ont fait un travail remarquable, augmentant sensiblement le nombre de vaccinés», dit M. Lahay. Sur une période de huit mois, le projet en Colombie-Britannique a vacciné plus de 6000 marins. «Et la gratitude qui nous a été manifestée était formidable», s'exclame Mme Gee. 

the sea taxi would make sure our safety was met – if it wasn't safe, they wouldn't let us go aboard. The gangway would come down to us ('I was learning all this new terminology.') It would be wiggly – depending on how choppy the water was – and like 80 steps so you really needed good balance to go up and down. Most of the time I was carrying the vaccine cooler and had only one hand free to keep me safe and help me keep my balance – and as I was going up, the rope was also not very stable – you were on your own," she said. "Sometimes it was scary to get on and off the gangway, but our purpose would help us to put our brave side out and not to be scared.»

Describing the team's reward for its efforts, Ms. Oqani said: "For the crew members, it was the feeling of freedom to be able to go ashore. Some of them hadn't seen their families for 11 months – they left before the pandemic – sometimes leaving a pregnant wife, or little kids. They were showing us pictures – the baby was born; the kids were growing. Some on them shed tears – happy tears – and they were so appreciative they could have the vaccines so they could go back home."

As the onboard vaccinations wound down in the spring this year, seafarer missions at various ports stepped in with ground transportation for crew members to onshore vaccination centres.

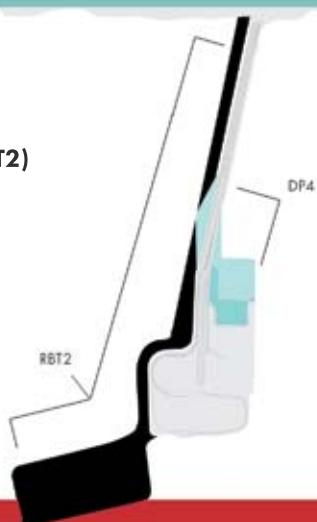
"The missions did a stellar job. That really pumped up the numbers," said Mr. Lahay. Over an eight-month period, the British Columbia project delivered over 6,000 vaccinations to seafarers. "And the gratitude we received," exclaimed Ms. Gee: "It was awesome!" 

PROVEN OPERATOR WITH THE RIGHT TIMELY SOLUTION

Roberts Bank Terminal 2 (RBT2)

by Port of Vancouver

- Put forward by government agency
- Most expensive megaproject
- Environmentally damaging
- Risk to taxpayers
- Larger footprint



Deltaport Berth 4 (DP4)

by Global Container Terminals

- Advanced by private business
- Smart, incremental expansion
- Environmentally conscious
- No risk to taxpayers
- Smaller footprint

Find out more about GCT's smart, market-driven, privately-funded, environmentally conscious **DELTAPORT BERTH 4 (DP4) PROJECT** that is advancing through the environmental approvals process now.

BetterDeltaport.ca

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**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 H₂O 1-905-641-0309



LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

@HWYH2O

WWW.HWYH2O.COM



Nick Savvides

La guerre en Ukraine entraîne une réorganisation du transport de fret en Europe de l'Est

Une qualité essentielle de la logistique durable est l'adaptabilité. Et en temps de guerre, nécessité fait loi, comme on dit. En l'occurrence, la vitesse à laquelle les choses changent sur le marché de la mer Noire démontre une impressionnante capacité de l'industrie à relever de nouveaux défis.

Depuis le début de la guerre en Ukraine, le 24 février dernier, les ports du pays sur la mer Noire ont été fermés par un blocus militaire russe. Parmi ces ports figurent celui d'Odessa, par où passait une bonne part du trafic de conteneurs d'Ukraine, et le terminal roulier de Tchernomorsk, à l'extrême sud de la ville.

Informall BG, une société ukrainienne d'experts-conseils en matière de transport, a comparé le trafic de conteneurs de 2021 aux volumes de cette année. Il en ressort un évident changement de régime dans le commerce en provenance de Russie et entre l'Ukraine et Constanta, la Bulgarie et la Géorgie.

Ukraine war forces re-routing of Eastern European freight

Akey element of sustainable logistics is its adaptability. And in times of war, needs must prevail as they say, but the speed of the changes taking place in the Black Sea market shows an impressive ability for the industry to meet new challenges.

Since the war in Ukraine began on 24 February this year, the country's Black Sea ports have been closed by a Russian military blockade. Key among those ports was Odessa which handled much of Ukraine's container trade and the ro-ro terminal at Chornomorsk, at the southern end of the City.

Ukrainian transport consultancy Informall BG, based in Odessa, has compared the shift from its container trade in 2021 to this years' volumes. Clearly showing the gear-change in trade from Russia and particularly Ukraine to Constanta, Bulgaria and Georgia.

Russia's blockade of the important Ukrainian Port of Odessa has provoked many logistics route changes.

Le blocus de l'important port ukrainien d'Odessa instauré par la Russie a provoqué de nombreux changements d'itinéraires logistiques.





© INFORMALL BG

Black Sea container volumes are down 35% year-on-year with regional volumes falling to an estimated 2m teu in 2022 from last year's 3.1m teu, according to Informall analysis.

Daniil Melnychenko, an Informall analyst said: container terminals of Constanta are expected to achieve a 10% throughput increase in 2022 mainly on account of Ukrainian import/export transit containers and cargoes moving via the 'Trans-Caspian' corridor."

In addition, Georgia's southeastern Black Sea port in Poti, "is exploring plans to become a regional container hub for Asian exporters moving cargoes on the trans-Caspian corridor [or Middle-Corridor] to EU countries, Turkey and Ukraine," added Mr Melnychenko.

The northern corridor saw growing, pre-war, intermodal trade from China arriving in western Europe via rail across Russia, through Poland into Germany and other western European markets.

Even though tough sanctions have been imposed on Russia, the China-Europe intermodal trade increased to 972,000 teu in the first eight months of this year, up 5%, even with a significant slowing of growth compared with previous years, with stakeholders blaming the impact of the Ukrainian war and sanctions and a boycott on Russia for the deceleration.

Much of the freight into and out of Ukraine, excluding bulk cargoes such as grain, now moves via Ukraine's land borders in the western part of the country, with significant volumes heading for Poland, while an alternative route is through Romania to the Port of Constanta, or further south to Bulgaria's port of Varna.

Moreover, DP World in Constanta signed an agreement in June to invest into a new ro-ro terminal, which will open next year, with a logistics facility that will boost terminal capacity to handle project and general cargoes as well as containers on the Black Sea.

Mr Melnychenko revealed: "Our research shows that around 38,000 trucks and trailers, over 3,200 rail wagons and at least 45,000 commercial- and personal use vehicles were moved to-and-from Ukraine during 2021 alone."

Les volumes de conteneurs sur la mer Noire sont en baisse de 35 % sur un an, avec un trafic régional estimé de 2 millions d'EVp en 2022 contre 3,1 millions l'année passée, selon Informall.

Daniil Melnychenko, un analyste d'Informall, note qu'une augmentation de 10 % du volume peut être prévue en 2022 dans les terminaux à conteneurs de Constanta, principalement attribuable à l'import-export ukrainien par conteneurs et autre fret passant par le corridor «transcaspienne».

Par ailleurs, le port géorgien de Poti dans le sud-est de la mer Noire «explore la possibilité de devenir une plaque tournante régionale pour les exportateurs asiatiques empruntant le corridor transcaspien à destination des pays de l'UE, de la Turquie et de l'Ukraine», ajoute M. Melnychenko.

Dans le corridor du nord, le trafic intermodal en provenance de Chine et se rendant en Europe de l'Ouest par rail en traversant la Russie et la Pologne pour arriver en Allemagne et dans d'autres marchés européens était en augmentation avant la guerre.

Malgré les sévères sanctions imposées à la Russie, le trafic intermodal Chine-Europe a atteint 972 000 EVP dans les huit premiers mois de cette année, en hausse de 5 %. L'augmentation est toutefois sensiblement moins forte que les années passées, ce que les intervenants attribuent à la guerre en Ukraine, aux sanctions et à un boycott de la Russie.

Une bonne part du fret à destination et au départ de l'Ukraine, hormis des cargaisons de vrac comme des céréales, passe maintenant par la frontière terrestre occidentale d'Ukraine. C'est souvent la frontière avec la Pologne, ou alors avec la Roumanie en allant ou venant du Port de Constanta ou du Port de Varna, plus au sud, en Bulgarie.

DP World à Constanta a conclu en juin un accord l'engageant à investir dans un nouveau terminal roulier qui ouvrira l'an prochain. Son centre de logistique augmentera la capacité de manutentionner des cargaisons spéciales autant que générales et des conteneurs sur la mer Noire.

«Selon nos recherches, environ 38 000 camions et remorques, plus de 3200 wagons ferroviaires et au moins 45 000 véhicules commerciaux et personnels ont fait des trajets à destination ou en provenance d'Ukraine en 2021», affirme M. Melnychenko.

Les services rouliers qui y ont servi sont en voie de se réorienter. «Aujourd'hui, la Géorgie est reliée à l'Europe et à l'Ukraine par le Port de Burgas, en Bulgarie, dit Informall. Là, le navire roulier à passagers **Drujba**, de propriété bulgare et exploité par PB Management, assure un service hebdomadaire vers Batoumi. Un autre roulier, le **Geroite Na Sevastopol**, exploité par la société bulgare Navibulgar, assure une desserte régulière de Varna à Poti.»

Par ailleurs, DP World a maintenant une liaison entre Vadul-Siret, près de la frontière sud-ouest d'Ukraine, et le terminal de Dornesti-Siret, du côté roumain.

Alléger la congestion à Constanta

A Dornesti, il y a des voies ferrées tant aux normes russes qu'aux normes européennes. Il y a aussi une capacité statique de 2500 EVP, qui sera encore augmentée par l'ajout d'entrepôts et d'aires de stockage. Le terminal de Dornesti permet que le fret ukrainien soit amené par camion aux installations de DP World, allégeant la congestion à Constanta et à Varna, tout en épargnant 600 km de trajet aux camionneurs.

«Le terminal de Dornesti fait partie de notre stratégie en Roumanie, a expliqué Cosmin Carstea, PDG de DP World Roumanie, au *Maritime Magazine*. Il s'agit de créer un réseau de ports, de terminaux intermodaux et d'entrepôts qui assureront des services logistiques durables, sûrs et efficaces.

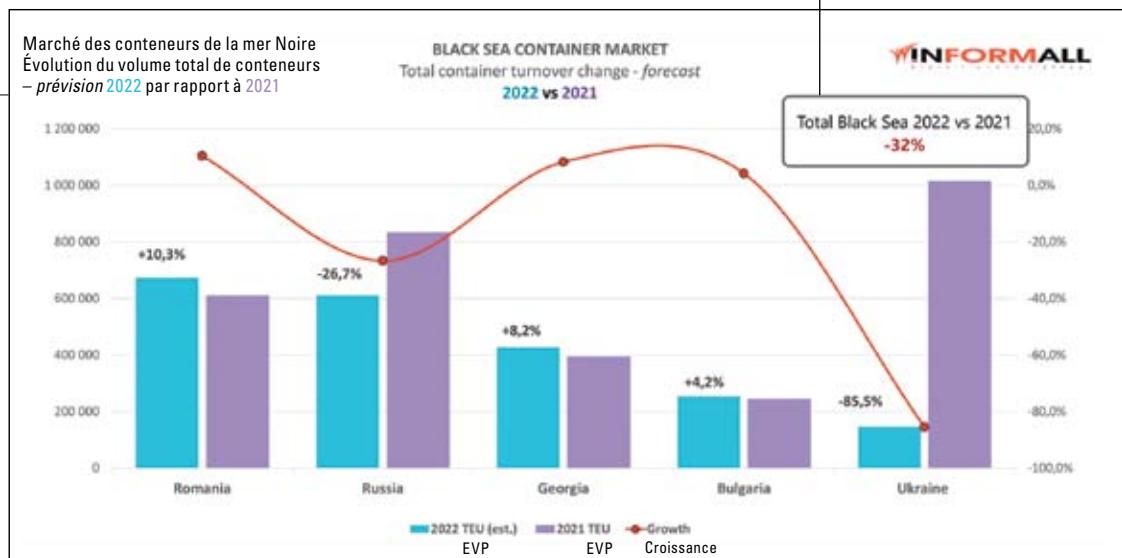
«Nous visons à avoir jusqu'à cinq trains par semaine dans chaque direction, avec jusqu'à 50 conteneurs par train, et le transit de biens entre Dornesti et Constanta n'exigera pas plus de 36 heures.»

Vers l'ouest à partir de Constanta, DP World a relié le Port à un terminal intérieur à Aiud, à quelque 300 milles de Constanta. Les réseaux ferroviaires et routiers atteignent ensuite Novi Sad, en Serbie, d'où on peut arriver en Europe de l'Ouest par la route, par train et par barge.

Tout indique que ces adaptations dureront bien au-delà de la fin de la guerre qui les a suscitées. **M**

Black Sea container volumes have plunged 35% year-on-year, with regional output falling to approximately 2 million TEUs.

Les volumes de conteneurs sur la mer Noire ont chuté de 35 % sur un an, le trafic régional ayant été limité à 2 millions d'EVP en 2022.



© INFORMALL BG

Those ro-ro services are in the process of realigning their services. "Today, Georgia is connected with Europe and Ukraine via the port of Burgas, Bulgaria where a Bulgarian-owned ro-pax vessel **Drujba** operated by PB Management provides a weekly service to Batumi. Another rail/ vehicle carrier **Geroite Na Sevastopol**, operated by the Bulgarian firm Navibulgar, regularly sails from Varna to Poti," said Informall.

Meanwhile, DP World has connected Vadul-Siret, close to Ukraine's southwestern border with the Dornesti terminal in Siret on the Romanian side of the line.

Relieving congestion in Constanta

Dornesti has both Russian and European gauge rail lines and a static capacity for 2,500 teu with further warehousing and storage space to be developed. The Dornesti terminal means that Ukrainian freight can be driven by truck and handled at the DP World facility, relieving congestion in Constanta and Varna and saving truckers around 600km in lorry miles.

Cosmin Carstea, CEO of DP World Romania told *Maritime Magazine*: "The Dornesti terminal is part of our strategy in Romania to develop a network of ports, intermodal terminals and warehouses to deliver sustainable, safe and efficient logistics services."

He added: "We aim to run up to five trains per week in each direction, with up to 50 containers on each train, and the transit time of goods between Dornesti and Constanta will be no more than 36 hours."

Working west from Constanta, DP World has linked the port to a newly operational inland terminal at Aiud, some 300 miles from Constanta, and the rail and road links there reach Novi Sad in Serbia which can link to western Europe via road, rail and barge transportation.

The indications are that these adaptations will last well beyond the end of the war that made them possible.
M



Carroll McCormick

Nunavut residents share their climate change observations

I have a strong respect for the people before me who were experts—especially at predicting the weather. Just by observing the sky and the clouds they were able to know what the weather would be the next day. And they were always accurate in their predictions. But today someone may make a prediction of how it will be by observing, and you might think you are right because you are observing certain signs, but because the weather changes so suddenly now, your prediction is more often wrong. It might be a very nice calm day and then you would get a storm.”

This quote from Jacob Ikinilik, in Baker Lake, Nunavut, is one of a collection on the Nunavut Climate Change Secretariat website, from a project called Voices From the Land. Select one of 26 Nunavut communities from a dropdown menu and see what people have to say about the changing climate.

Inuit observations of effects of climate change range from changing sea ice conditions, ever smaller permanent snow patches, more rain, warmer temperatures, new species, and the worsening health of caribou.

It is disconcerting to read that climate conditions are going out of sync with traditional knowledge of the land, such as wayfinding skills. Philip Kigusiu-naaq, from Arviat, wrote, “Traditionally we have used snowdrifts as a guide, especially when we are travelling



Des résidents du Nunavut s'expriment sur les changements climatiques

«**J**ai un profond respect pour les spécialistes qui étaient là avant moi, plus particulièrement lorsqu'il s'agissait de prévoir la météo. Ils savaient le temps qu'il allait faire le lendemain seulement en observant le ciel et les nuages. Et leurs prévisions se réalisaient toujours pleinement. De nos jours, quelqu'un peut tenter de prévoir le temps par ses observations, et vous pourriez penser qu'ils auront raison de par les signes observés, mais comme le temps change si rapidement maintenant, les prévisions sont souvent erronées. La journée peut être belle et calme, puis une tempête peut survenir.»

Cette citation de Jacob Ikinilik, du hameau de Baker Lake (Nunavut), fait partie d'une collection présentée sur le site Web du Secrétariat du changement climatique du Nunavut dans le cadre d'un projet appelé Voix du pays. On peut choisir parmi 26 collectivités du Nunavut et voir ce que les gens disent au sujet du climat changeant.

Les Inuits constatent un éventail d'effets des changements climatiques, que ce soit une altération de la banquise, une diminution des bancs de neige permanents, un accroissement de la pluie, une hausse des températures, l'apparition de nouvelles espèces ou la détérioration de la santé des caribous.

Il est déconcertant d'apprendre que les conditions climatiques s'éloignent des schémas ancrés dans la connaissance traditionnelle du territoire au point de compromettre la capacité d'orientation. «Traditionnellement, nous utilisions les bancs de neige pour nous guider, surtout dans nos déplacements à la noirceur, écrit Philip Kigusiu-naaq, d'Arviat.



A researcher doing a beach survey on Lowther Island.

Réalisation d'un levé littoral sur l'île Lowther.

D'après les bancs de neige, nous pouvions nous assurer que nous étions dans la bonne direction pour retourner à notre igloo. Maintenant, c'est désorientant car ils ne pointent pas dans la même direction qu'avant.»

Les citations mettent en évidence les changements que les Inuits observent déjà, si bien qu'il faut se demander à quel point la situation pourrait devenir urgente. Par exemple, qu'est-ce qui s'annonce dans cette remarque de Levi Eovic? «On remarque que le pergélisol fond en profondeur. Même si vous ne cherchez pas les signes, vous remarquerez que le sol s'affaisse, plus particulièrement dans les zones où il y a des glaciers.»

Il est devenu trop dangereux de récolter des œufs sur la glace

Les changements nuisent à la capacité d'obtenir de la nourriture de la terre. «J'avais l'habitude d'aller ramasser des œufs, mais c'est maintenant trop dangereux de se déplacer sur la glace, dit Simeonie Amagoalik, de Resolute Bay. Je ne peux donc plus aller aux mêmes endroits qu'avant. Je crois que c'est surtout les conditions de la glace sur la mer qui me touchent le plus.» Jaypetee Akeeagok, de Grise Ford, exprime le souhait suivant: «J'aimerais qu'on étudie ce qui tombe sur la glace marine et dans les flaques d'eau. C'est graisseux.»

Il y a de nombreuses collectivités dont il n'y a aucune citation encore, mais il semble simple d'en envoyer une: on remplit un questionnaire appelé «Êtes-vous calé sur les changements climatiques?», et en dernière page, il y a place pour inscrire une observation. J'aimerais en voir davantage.

Ailleurs sur le site Web du Secrétariat du changement climatique du Nunavut se trouve énormément d'information. C'est une introduction à la situation du Nunavut, et c'est un bon endroit où découvrir ce que représentent les changements climatiques dans l'Arctique.

Il y a des réflexions sur l'impact des changements climatiques, sur l'adaptation aux changements et sur leur atténuation. Une page est consacrée à l'énergie renouvelable, une autre, aux projets portant sur les changements climatiques (bien qu'il n'y ait rien de plus récent que de 2019) et une base de données sur le pergélisol. La page du Comité consultatif jeunesse sur le changement climatique donne une voix aux jeunes du Nunavut. De nombreux liens menant à des sites pertinents sont présentés, et la page «Ressources» aborde des thèmes comme la protection du pergélisol sous une maison ou les plans d'adaptation pour les collectivités. 

in the dark. We would check the drifts occasionally to make sure that we are heading in the right direction to return to our iglu. Now it is disorienting because they are not pointing in the direction that they were pointing in before."

The quotes give such an up-close sense of changes the Inuit are already observing, it makes one wonder how urgent the observations may eventually become. For example, where is this, from Levi Eovic, in Pangnirtung, heading? "It is noticeable that the permafrost is melting to a deeper level. Even if you are not looking for these signs, it is noticeable that the land is sagging, especially the areas that have glaciers."

Egg hunting on ice has become too dangerous

The changes are affecting the ability to obtain food from the land. "I used to go egg hunting but now it is too dangerous to travel by ice so I cannot go to the places that I used to go to. I think it is mainly the ice on the sea that has affected me the most," writes Simeonie Amagoalik, from Resolute Bay. Or this observation about pollution, from Jaypetee Akeeagok in Grise Ford. "I wish that what fell onto the sea ice and onto puddles could be studied. It feels greasy."

Many of the communities have no quotes yet but sending one in seems straightforward: Complete a quiz called Are you Climate Change Savvy, and on the last page is a window for keying in an observation. I would like to see more.

Elsewhere on the Nunavut Climate Change Secretariat website is a lot of information, "Climate Change 101," you might say, on the Nunavut situation – as good as any rabbit hole to dive into to gain some familiarity with climate change in the Arctic.

There are also discussions of climate change impact, adaptation and mitigation. There is a page on renewable energy, another on climate change projects (although nothing more recent than 2019), and a permafrost databank. A page on the Climate Change Youth Advisory Committee designed to give voice to youth in Nunavut. There are lots of climate change links and the Resources page covers topics such as permafrost for homeowners to community adaptation plans. 



**Sodes is a proud representative
of the maritime industry in Quebec,
and has been since 1985.**

**La Sodes est fière représentante
de l'industrie maritime au Québec,
et ce, depuis 1985.**

<https://www.st-laurent.org/>



North Atlantic trade recording strong upturn though some uncertainty prevails



Spectacular panoramic view of historic Berlin, the capital and largest city of Germany, with whom Canada has been developing increased and green shipping initiatives.

Panorama spectaculaire de l'historique Berlin, capitale et métropole d'Allemagne, avec laquelle le Canada a entrepris un nombre croissant d'initiatives en matière de transport écologique.

Brent Frederick

North Atlantic maritime trade has experienced a significant upturn over the past year or more. This post-pandemic upswing has brought with it, however, increased congestion and supply chain issues at many major U.S. East Coast and European ports. And now, geopolitical and labour issues and the potential intensification of the global economic slowdown are uncertainties that are being stirred into the mix.

"After a very challenging two years, we are seeing signs that the Covid-fueled surge in demand for imported consumer goods that wreaked such havoc at North American ports is starting to ease," said Karen Kancens, Vice-Pres-

sident of the Shipping Federation of Canada, which represents the interests of the owners, operators and agents of ships involved in Canada's world trade.

"This is due not only to the lifting of most Covid-related lockdowns and restrictions, but also to economic factors such as high inflation and rising interest rates, and an extremely volatile geopolitical environment caused by the Russian invasion of Ukraine.

"However, the supply chain remains highly constrained, and although the number of vessels waiting to dock on the west coast has decreased, major U.S. East Coast

Le commerce dans l'Atlantique Nord connaît une forte reprise malgré une relative incertitude



©DREAMTIME

Le commerce maritime dans l'Atlantique Nord connaît une forte reprise depuis un an ou plus. Revers de la médaille, cette remontée post-pandémie a entraîné une augmentation de la congestion et des problèmes de chaîne d'approvisionnement pour de nombreux grands ports d'Europe et de la côte Est américaine. Maintenant, des enjeux liés à la géopolitique et à la main-d'œuvre et le risque d'intensification du ralentissement économique mondial viennent encore compliquer la situation.

«Après deux années très difficiles, nous voyons des signes que la flambée de la demande de biens de consommation importés constatée pendant la pandémie, après avoir semé la pagaille dans les ports nord-américains, commence à faiblir», dit Karen Kancens, vice-présidente de la Fédération maritime du Canada. La Fédération défend les intérêts des

armateurs, des exploitants de navires et des agents maritimes qui participent au commerce mondial du Canada.

«Ce n'est pas une conséquence seulement de la levée des confinements et autres restrictions liées à la COVID, mais aussi de facteurs économiques comme l'inflation élevée et la hausse des taux d'intérêt, et d'une conjoncture géopolitique extrêmement volatile à la suite de l'invasion russe de l'Ukraine.

«Cependant, la chaîne d'approvisionnement reste hautement entravée. Même si le nombre de navires attendant d'accoster sur la côte Ouest a baissé, les grands ports de la côte Est américaine sont plus congestionnés que d'habitude, un nombre croissant de navires ayant choisi de s'y diriger pour éviter la congestion et le risque de conflits de travail sur la côte Ouest.»

ports are experiencing higher than normal levels of congestion, as an increasing number of vessels have switched their ports of call eastward in order to avoid congestion and the possibility of labour disruptions on the West Coast."

Ms. Kancens noted that the Port of New York and New Jersey reported 33% more containers in its terminals for the first half of the year compared to the same period in 2019, with a record 21 vessels waiting at anchor at one point in mid-June.

"What remains unclear is how much of the volume that has shifted eastward is transient and how much is permanent, and how this will affect cargo volumes for the coming year," she said.

"Other uncertainties impacting the North Atlantic trade route include the possibility of a winter recession in western Europe due to high energy costs and limited energy supplies, significant disruptions in grain supply and demand due to the Russia/Ukraine conflict, and labour issues at a number of European ports, the most recent being at the U.K. ports of Felixstowe and Liverpool."

Ms. Kancens said that although gateways in eastern Canada are also processing higher than normal container volumes, they have avoided the kinds of delays and disruptions that have caused such chaos in other parts of the trade chain.

"Nevertheless, the impacts of ongoing terminal congestion at West Coast ports is also shifting eastward here in Canada, with CN recently opening new container yard facilities in both Montreal and Toronto to help clear containers out of terminals in Vancouver and Prince Rupert," she said.

Given these ongoing challenges, stakeholders in Canada are eagerly awaiting the report of the Supply Chain Task Force, which is expected to provide the Minister of Transport with recommendations to inject greater efficiency into the transportation network in both the short and longer terms. A key priority from an ocean shipping perspective is the need for a comprehensive infrastructure investment plan that is closely linked to Canada's trade agenda, and which provides for a much more efficient and timely impact assessment process for major projects than is currently the case.

"Other priorities include the need for more concerted and concrete government action on supply chain digitization, the need for greater flexibility in rail operations in order to address efficiency and capacity challenges, and the need to ensure that Canada has a regulatory framework that continues to encourage shipping lines to call Canadian ports in the service of Canadian exporters and importers."

Port of Montreal volumes increase

At the Port of Montreal, containerized cargo traffic was up 4.26% through August compared with the first eight months of 2021. A longtime leader on the North Atlantic, North Europe and the Mediterranean represent more than half of the port's containerized cargo volumes.

M^{me} Kancens fait remarquer que le Port de New York et du New Jersey a constaté une augmentation de 33 % des conteneurs dans ses terminaux au premier semestre de l'année par rapport au premier semestre de 2019. Un moment donné à la mi-juin, un nombre record de 21 navires attendaient à l'ancre.

«Ce qui reste à voir est quelle part du volume qui est passé aux ports de l'Est est transitoire et quelle part est permanente, et quelles en seront les répercussions pour les volumes de fret dans l'année à venir, dit M^{me} Kancens.

«D'autres sources d'incertitude touchent la route commerciale de l'Atlantique Nord. Il y a la possibilité d'une récession cet hiver en Europe de l'Ouest en raison des coûts élevés et de l'offre limitée en matière d'énergie. Il y a de grandes perturbations sur le marché des céréales en raison de la situation entre la Russie et l'Ukraine. Il y a des conflits de travail dans divers ports européens, dont les plus récents aux ports britanniques de Felixstowe et Liverpool.»

M^{me} Kancens maintient que même si les portails de l'Est canadien reçoivent aussi des volumes de conteneurs plus élevés que la normale, ils ont évité les genres de retards et de perturbations qui ont causé tant de chaos dans d'autres parties de la chaîne d'approvisionnement.

«Malgré tout, nuance-t-elle, les répercussions de la congestion persistante des terminaux aux ports de la côte Ouest entraîne aussi un déplacement du trafic ici au Canada. CN a récemment ouvert des gares de triage de conteneurs à Montréal et à Toronto pour aider à accélérer l'expédition des conteneurs à partir de Vancouver et de Prince Rupert.

«Avec ces problèmes qui demeurent, les intervenants au Canada attendent impatiemment le rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Celui-ci devrait présenter au ministre des Transports des recommandations afin d'augmenter l'efficacité du réseau de transport tant à court terme qu'à plus long terme. Une priorité importante, en ce qui concerne le transport océanique, est la nécessité d'un plan détaillé d'investissement dans l'infrastructure qui soit étroitement lié au programme commercial du Canada et qui prévoit un processus d'évaluation des grands projets beaucoup plus efficace et rapide qu'actuellement.

«Il faudrait aussi davantage d'action gouvernementale concertée et concrète pour la numérisation de la chaîne d'approvisionnement. Il faudrait une plus grande flexibilité dans les opérations ferroviaires pour faire face aux problèmes d'efficacité et de capacité. Il faudrait encore faire en sorte que le cadre réglementaire du Canada continue d'encourager les compagnies maritimes à utiliser les ports canadiens pour desservir les exportateurs et les importateurs canadiens.»

Augmentation des volumes au Port de Montréal

Au Port de Montréal, le fret conteneurisé a augmenté de 4,26 % pour les huit premiers mois de 2022 par rapport à la même période de 2021. L'Europe du Nord et la Méditerranée représentent plus de la moitié du volume de conteneurs du Port, un leader de longue date dans l'Atlantique Nord.

«Le Port de Montréal demeure toujours la porte d'entrée des marchandises européennes, dit Guillaume Brossard, vice-président, Développement, marketing et relations internationales de l'Administration portuaire de Montréal (APM). On observe pour 2022 une croissance fort appréciable de 7 % qui se manifeste autant à l'importation qu'à l'exportation pour ce marché.»

CONTAINER



CONTAINER-LESS



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

ACL CARGO.COM

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

Follow us on:



©MONTREAL PORT AUTHORITY

The Port of Montreal is posting a marked increase in both European imports and exports.

Le port de Montréal a enregistré une forte augmentation tant des importations que des exportations européennes.

“The Port of Montreal remains the gateway for European goods,” said Guillaume Brossard, Vice-President of Development, Marketing and International Relations for the Montreal Port Authority (MPA). “For 2022, we are seeing a very significant increase of 7% in both imports and exports for this market.”

To handle traffic growth, the MPA is building an overpass in the Viau Terminal sector that will connect the port to the highway system to improve traffic flow for trucks. It is also increasing the handling capacity of its railway network by 20% by adding 6 km of track in order to ensure greater traffic fluidity.

“In addition, our expansion project at Contrecoeur, where we are adding a new container terminal, will increase our capacity, starting in 2026, by more than 1.15 million TEUs, which represents a major capacity increase in the logistics chain,” Mr. Brossard said. “The strategic location of this terminal will increase volumes with the markets of Ontario and the U.S. Midwest.”

The ports of Montreal and Antwerp signed an agreement in 2021 for the creation of a green maritime corridor. “In the years ahead, this will accelerate our energy transition and the decarbonization of our activities while allowing for the transport of green energies,” Mr. Brossard said.

Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), the largest container terminal operator in the Port of Montreal, serves major carriers sailing the North Atlan-

Pour gérer l’augmentation du trafic, l’APM construit un viaduc dans le secteur du terminal Viau qui relie le Port au réseau routier afin d’améliorer la circulation des camions. Elle augmente aussi la capacité de manutention de son réseau ferroviaire de 20 %, en ajoutant 6 km de voie pour assurer une plus grande fluidité du trafic.

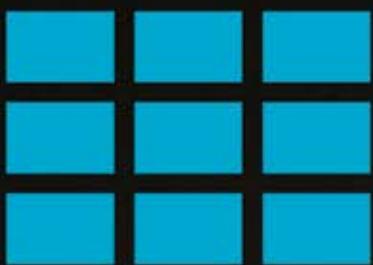
«De plus, continue M. Brossard, notre projet d’expansion à Contrecoeur, avec l’ajout d’un nouveau terminal à conteneurs, augmentera notre capacité, à compter de 2026, de plus de 1,15 million d’EVP, ce qui représente un important gain de capacité dans la chaîne logistique. La position stratégique de ce terminal aura pour effet d’augmenter les volumes avec les marchés de l’Ontario et du Midwest américain.

«Dans les prochaines années, l’entente signée en 2021 entre le Port d’Anvers et le Port de Montréal pour la création d’un corridor maritime vert accélérera notre transition énergétique et la décarbonation de nos activités, tout en permettant le transport d’énergies vertes.»

La Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), le plus grand exploitant de terminaux au Port de Montréal, dessert les grands transporteurs sur l’Atlantique Nord. Michael Fratianni, président et chef de la direction de MGT, prévoit que 2022 sera une année de croissance «modeste» du volume.

«Il y a certainement des signes que le monde occidental connaîtra un ralentissement économique en 2023, dit M. Fratianni. Compte tenu aussi des tensions géopolitiques, nous croyons que 2023 n’apportera probablement pas de grande augmentation de l’activité.

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



tic. Michael Fratianni, President and CEO of MGT, said he expects 2022 will likely be a year of “modest” volume growth.

“There are certainly clear signals that in 2023 the western world is heading for an economic slowdown,” Mr. Fratianni said. “This, combined with several geopolitical hotspots, leads us to believe that 2023 will probably not result in any significant increase in activity.”

“Like many ports around the world, Montreal has experienced its share of issues resulting from the Covid pandemic, lack of warehousing space and disrupted supply chains. So, in this period of softer growth, MGT will continue working relentlessly with its partners to restore performance levels that have slipped somewhat over the last little while.”

“Constant labour shortages have plagued service levels, labour demographics are changing, and our industry needs to adapt.”

Mr. Fratianni said additional longshoremen will be hired this fall to sustain operational requirements and bring back service consistency and reliability.

Port of Halifax volumes on par

The Port of Halifax handled a record 595,751 TEUs in 2021. About 45% of its containerized cargo traffic currently moves to or from Europe.

Lane Farguson, Director of Communications and Marketing for the Halifax Port Authority (HPA), said at the end of September that containerized cargo volumes through the port’s two container terminals – Atlantic Hub and Fairview Cove, both operated by PSA Halifax – were on par with year-to-date volumes at the same time last year.

“PSA Halifax, the ILA workforce, ocean carriers, marine pilots, tug operators, CN Rail and the trucking community continue to do a tremendous job maintaining the flow of cargo, including essential goods and medical supplies, through our international gateway during this ongoing global health crisis,” Mr. Farguson said. “We are working with our partners to maintain the same level of cargo through Port of Halifax facilities for the remainder of the year.”

“Our berths remain delay-free upon arrival. Global supply chain challenges persist. Where we are seeing pressure now is at Canadian and USA Midwest inland ramps and distribution centres. Goods are not being picked up and that is leading to a backlog across the entire supply chain. These are global issues that are impacting everyone.”

“We are still into a global crisis and our focus since the onset has been to work with our port partners to keep the flow of goods moving through our international gateway while at the same time taking the necessary steps to keep essential workers safe.”

Mr. Farguson said the port sees continued opportunities with its ability to accommodate ultra-class vessels, big ships of more than 8,600 TEUs that are now calling, and new services through the port. “But we appreciate the efforts of every carrier that chooses to ship through Halifax,” he said.

The port is also excited about the potential associated with The PIER innovation lab. “We are very happy with

«Comme de nombreux ports dans le monde entier, Montréal a vécu sa part de problèmes occasionnés par la COVID, le manque d'espace d'entreposage et les perturbations des chaînes d'approvisionnement. Dans cette période de croissance atténuée, MGT continuera de travailler inlassablement avec ses partenaires pour rétablir les niveaux de performance après leur affaiblissement récent.

«De constantes pénuries de main-d'œuvre ont nui aux niveaux de service, le profil démographique de la main-d'œuvre évolue, et notre industrie doit s'adapter.»

M. Fratianni indique que davantage de débardeurs seront engagés cet automne pour satisfaire aux besoins opérationnels et rétablir l'uniformité et la fiabilité du service.

Les volumes se maintiennent au Port d'Halifax

Le Port d'Halifax a reçu un volume record de 595 751 EVP en 2021. Environ 45 % de son volume conteneurisé actuel est à destination ou en provenance d'Europe.

Lane Farguson, directeur des communications et du marketing de l'Administration portuaire d'Halifax (APH), indique qu'à la fin septembre, les volumes de fret conteneurisé des deux terminaux à conteneurs du Port – Atlantic Hub et Fairview Cove, tous deux exploités par PSA Halifax – étaient au même niveau qu'au même moment l'année passée.

«PSA Halifax, les débardeurs, les transporteurs océaniques, les pilotes maritimes, les exploitants de remorqueurs, CN Rail et les camionneurs continuent de faire un travail formidable pour assurer la circulation du fret, y compris des biens essentiels et des fournitures médicales, pendant cette crise sanitaire mondiale qui persiste, dit M. Farguson. Nous travaillons avec nos partenaires pour maintenir le même volume de cargaisons passant par les installations du Port d'Halifax d'ici la fin de l'année.

«Nos quais restent accessibles sans retard. Les problèmes des chaînes d'approvisionnement mondiales restent présents. Nous voyons maintenant de la pression aux passerelles et centres de distribution intérieurs, au Canada et dans le Midwest américain. Les cargaisons ne sont pas emportées, ce qui crée une accumulation de retards dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit de problèmes mondiaux, qui nous touchent tous.

«Nous sommes encore en situation de crise mondiale, et notre priorité a été d'emblée de travailler avec nos partenaires portuaires pour préserver la circulation de biens par notre portail international tout en prenant les mesures nécessaires pour la sécurité des travailleurs.»

M. Farguson affirme que le Port voit encore des possibilités d’avenir, avec sa capacité de recevoir des navires de classe Ultra, des grands navires de plus de 8600 EVP qui viennent ici maintenant, et de nouvelles dessertes. «Cependant, nous apprécions les efforts de tous les transporteurs qui choisissent de passer par Halifax», dit-il.

Le Port est aussi enthousiasmé par le potentiel associé au laboratoire d’innovation PIER. «Nous sommes très heureux de l’intérêt initial manifesté par les partenaires et la communauté portuaire», mentionne M. Farguson.

Le PIER (Port innovation, engagement et recherche) est un laboratoire collaboratif vivant mis sur pied par l’APH pour trouver des solutions aux difficultés de la chaîne d'approvisionnement que connaissent le Port et ses clients,

et pour créer des débouchés commerciaux à l'échelle mondiale et à l'échelle locale.

Le Port de Valleyfield profite de la vigueur du marché de l'acier

Le Port de Valleyfield inaugure une nouvelle ère. Grâce à sa diversification, le Port de la voie navigable du Saint-Laurent a réussi à augmenter les volumes avec plusieurs de ses clients existants, à attirer du nouveau trafic et à préparer le terrain pour une expansion future après le départ du groupe Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) en 2020.

Le trafic du Port a atteint un niveau record de 891 000 tonnes en 2021, 13 % de plus que l'année précédente et 4 % de plus que le record précédent de 856 595 tonnes en 2019. Les nouvelles étaient de nouveau bonnes en 2022.

«Nous connaissons jusqu'à présent une assez bonne année sur le front de l'Atlantique Nord, notre marché principal, dit Jean-Philippe Paquin, directeur général du Port de Valleyfield. Nous avons encore un flux constant de marchandises générales, mais le marché de l'acier augmente sensiblement nos volumes.

«Nous ne savons pas combien de temps l'acier restera à un tel niveau, mais on prévoit qu'il le fera au moins jusqu'à l'année prochaine. C'est ce qui a permis à certains destinataires de découvrir ou redécouvrir Valleyfield, et nous nous efforçons d'en obtenir des volumes réguliers même après que le marché sera revenu à la normale.

«Entre-temps, les difficultés vécues dans le secteur des conteneurs ont créé des débouchés pour nous sur la voie

the initial interest we have seen among partners and the port community,” Mr. Farguson said.

The PIER (Port Innovation, Engagement and Research) is a sector-focused living laboratory established by the HPA to collaboratively find solutions to the supply chain challenges that the port and its customers encounter, and to develop commercial opportunities globally and locally.

Port of Valleyfield enjoying ‘red-hot steel market’

The Port of Valleyfield is ushering in a new era. Through its diversification efforts, the St. Lawrence waterway port has been able to increase volumes with many of its existing clients, attract new traffic and make room for future expansion following the departure of Arctic carrier Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) in 2020.

The port handled a record 891,000 tonnes of traffic in 2021, up 13% from the previous year and 4% from the previous record of 856,595 tonnes in 2019. The good news has continued into 2022.

“We’re having a fairly good year on the North Atlantic front so far, our main market,” said Jean-Philippe Paquin, General Manager of the Port of Valleyfield. “We still have a steady flow of breakbulk traffic, but the red-hot steel market is adding significantly to our volumes.

“We don’t know how long the steel market will remain at such levels, but it is expected to remain that way at least into next year. This has allowed some receivers to discover or rediscover Valleyfield, and we’re working to extend



Learn more at/pour en savoir plus, consultez www.algonet.com



CONTINUE INVEST and IMPROVE



Port de
Valleyfield

VALPORT
Les services maritimes inc.
Maritime Services Inc.

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

D GROWTH

MENTS nd EMENTS



New staging area

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

Berth expansion 2024 (proj.) – 240 m.



©VALPORT

Through its diversification efforts, the Port of Valleyfield is increasing traffic on existing markets, including Europe.

Grâce à sa diversification, le port de Valleyfield bénéficie d'un trafic en hausse avec ses marchés actuels, y compris l'Europe.

these relationships into regular volumes even after the market has normalized.

"Meanwhile, the difficulties experienced in the container trade have created some opportunities for us on the North Atlantic trade lane, with the regular services calling Valleyfield, but it remains challenging for our port to be an option in that market. We continue to explore some of these opportunities, but our container traffic will probably remain very moderate."

Ports benefiting from CETA

Eastern Canadian ports also continue to benefit from the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA). September 21 marked the fifth anniversary of the provisional application of accord.

CETA presents Canadian businesses with preferential access to and opportunities for growth in the EU, Canada's second-largest trading partner. Despite the huge challenges brought on by Covid, CETA continues to work as intended. Canadian merchandise exports to EU members recovered strongly in 2021, up by 7.7% over the previous year, according to Statistics Canada, with significant increases in particular to Spain and France.

Canada's merchandise imports from EU members increased by 12.8% in 2021. Top contributors to the growth were automotive products from Germany, energy products from the Netherlands, precious metals from Italy and pharmaceutical products from Belgium.

CETA will come into full effect when all EU Member States have completed the ratification process. Until then, provisional application of CETA will continue. **M**

commerciale de l'Atlantique Nord, et des services réguliers passent par Valleyfield. Il reste toutefois difficile de faire valoir notre port comme une option sur ce marché. Nous continuons d'explorer certaines de ces possibilités, mais notre trafic de conteneurs restera sans doute très modeste.»

Les ports tirent parti de l'AECG

Les ports de l'Est canadien continuent aussi de profiter de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne (UE). L'application provisoire de l'accord a commencé il y a eu tout juste cinq ans le 21 septembre.

L'AECG assure aux entreprises canadiennes un accès privilégié et des possibilités de croissance dans l'UE, deuxième partenaire commercial du Canada. Malgré les énormes difficultés causées par la COVID, l'accord continue de fonctionner comme prévu. Les exportations canadiennes de marchandises en UE ont remonté vivement en 2021 – en hausse de 7,7 % selon Statistique Canada, et davantage encore en Espagne et en France.

Les importations de marchandises au Canada à partir de l'UE ont augmenté de 12,8 % en 2021. Y ont le plus contribué les produits automobiles d'Allemagne, les produits énergétiques des Pays-Bas, les métaux précieux d'Italie et les produits pharmaceutiques de Belgique.

L'AECG sera pleinement mis en œuvre lorsque tous les États membres de l'UE auront mené à bien le processus de ratification. D'ici là, l'application provisoire se poursuivra. **M**



Zero

Average anchorage wait time

Beat maritime traffic with the Port of Montreal.

It's peak shipping season, but delays and bottlenecks are escalating across North America. The good news is importers and exporters can skip vessel congestion at the

Port of Montreal, where the **average waiting time at anchorage is zero**.

Ensure your goods arrive at their destination safely and on time with the Port of Montreal, a beacon of operational efficiency for the global shipping industry.

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

Port of Belledune signs accord with German port to expand 'green' trade

The Port of Belledune recently signed an accord with a German port to collaborate on the movement of dry and liquid bulk commodities and manufactured products between Canada and Germany, with a focus on clean fuels and green products. The Northern New Brunswick port has been working to diversify its business and develop new industries fueled by renewable energy.

The Belledune Port Authority (BPA) and Niedersachsen Ports in Wilhelmshaven signed the memorandum of understanding (MOU) on August 23.

The deal will support the MOU between the governments of Canada and Germany to establish an energy partnership aimed at achieving net-zero emissions by 2050 through a transition to safe, secure, reliable, affordable and sustainable energy.

"This agreement creates a direct trade corridor between New Brunswick and one of the biggest clean energy markets in Europe," said Denis Caron, the BPA's CEO. "We are very pleased to support Canada's efforts to provide sustainable energy to the world, while meeting our own goals to diversify, encourage new investment and develop green energy solutions."

The MOU between the ports recognizes the role that their operations will play in creating infrastructure aimed at the production, storage and shipment of clean fuels and green manufactured goods, for both domestic and intercontinental markets, and in assuring safe and secure access for the movement of clean fuels, green energy and other products between Canada and Germany.

The BPA recently reached an agreement in principle with Cross River Infrastructure Partners to develop a green hydrogen production facility at the port.



An agreement between Belledune and Niedersachsen Ports establishes a direct trade corridor between New Brunswick and a large clean energy market in Europe.

Une entente conclue entre le Port de Belledune et Niedersachsen Ports crée un corridor de commerce direct entre le Nouveau-Brunswick et un des plus grands marchés d'énergie propre en Europe.

Le Port de Belledune conclut un accord avec un port allemand pour développer le commerce écologique

Le Port de Belledune a récemment conclu un accord avec un port allemand en vue de collaborer au transport de vrac sec et liquide et de produits manufacturés entre le Canada et l'Allemagne en mettant l'accent sur les carburants propres et les produits écologiques. Le port du nord du Nouveau-Brunswick s'efforce de diversifier son activité et de développer de nouvelles industries alimentées par l'énergie renouvelable.

L'Administration portuaire de Belledune (APB) et Niedersachsen Ports, de Wilhelmshaven, ont signé leur protocole d'entente le 23 août.

L'accord appuiera l'entente conclue entre les gouvernements du Canada et de l'Allemagne pour créer un partenariat énergétique visant à atteindre la carboneutralité d'ici 2050 grâce à la transition vers une énergie sûre, sécuritaire, fiable, abordable et durable.

«Ce protocole d'entente crée un corridor de commerce direct entre le Nouveau-Brunswick et l'un des plus grands marchés d'énergie propre de l'Europe, a dit le PDG de l'APB, Denis Caron. Nous sommes fiers de soutenir les efforts du Canada ayant pour but d'apporter une énergie durable au monde entier tout en atteignant nos propres objectifs liés à la diversification, à l'encouragement de nouveaux investissements ainsi qu'au développement des solutions d'énergies vertes.»

L'accord entre les deux autorités portuaires reconnaît le rôle que leurs opérations joueront dans la création d'infrastructures de production, d'entreposage et d'expédition de carburants propres et de marchandises vertes, pour les marchés tant intérieurs qu'intercontinentaux, ainsi que pour assurer un accès sain et sécuritaire pour le transport de carburants propres, d'énergie verte et d'autres produits entre le Canada et l'Allemagne.

L'APB a récemment conclu une entente de principe avec Cross River Infrastructure Partners afin de créer une usine de production d'hydrogène vert au Port.



©NIEDERSACHSEN PORTS



Vers l'avenir. Towards the future.

Pour le fleuve Saint-Laurent et ses gens, une navigation sécuritaire, efficiente et plus verte notamment par le développement et l'utilisation de technologies, dont notre centre d'expertise en simulation maritime.

For the St. Lawrence River and its people, a safe, efficient and greener navigation through the development and use of technologies, including our maritime simulation center.



Administration
de pilotage
des Laurentides

Laurentian
Pilotage
Authority



GREEN MARINE
ALLIANCE Verte



www.pilotagestlaurent.gc.ca



Canada North Atlantic trades spike as other routes slide

Le commerce sur l'Atlantique Nord monte en flèche alors que les autres routes flanchent

Nick Savvides

In the north Atlantic trade, the bustling Port of Hamburg is one of Canada's leading maritime partners.

Pour le commerce sur l'Atlantique Nord, le Port de Hambourg est un des plus grands partenaires maritimes du Canada.

As the spot rates on the major east west trades, on the Pacific and from Asia to Europe plummet like a stone, the Atlantic trade appears to be cantilevered by this effect, and while not quite skyrocketing, the trade has seen a marked increase throughout this year. Canada, by contrast appears to have missed all the excitement and, while trade has bounced back, in both the Canada to North Europe trades and westbound too, the trans-Atlantic to Canada is not breaking any records.

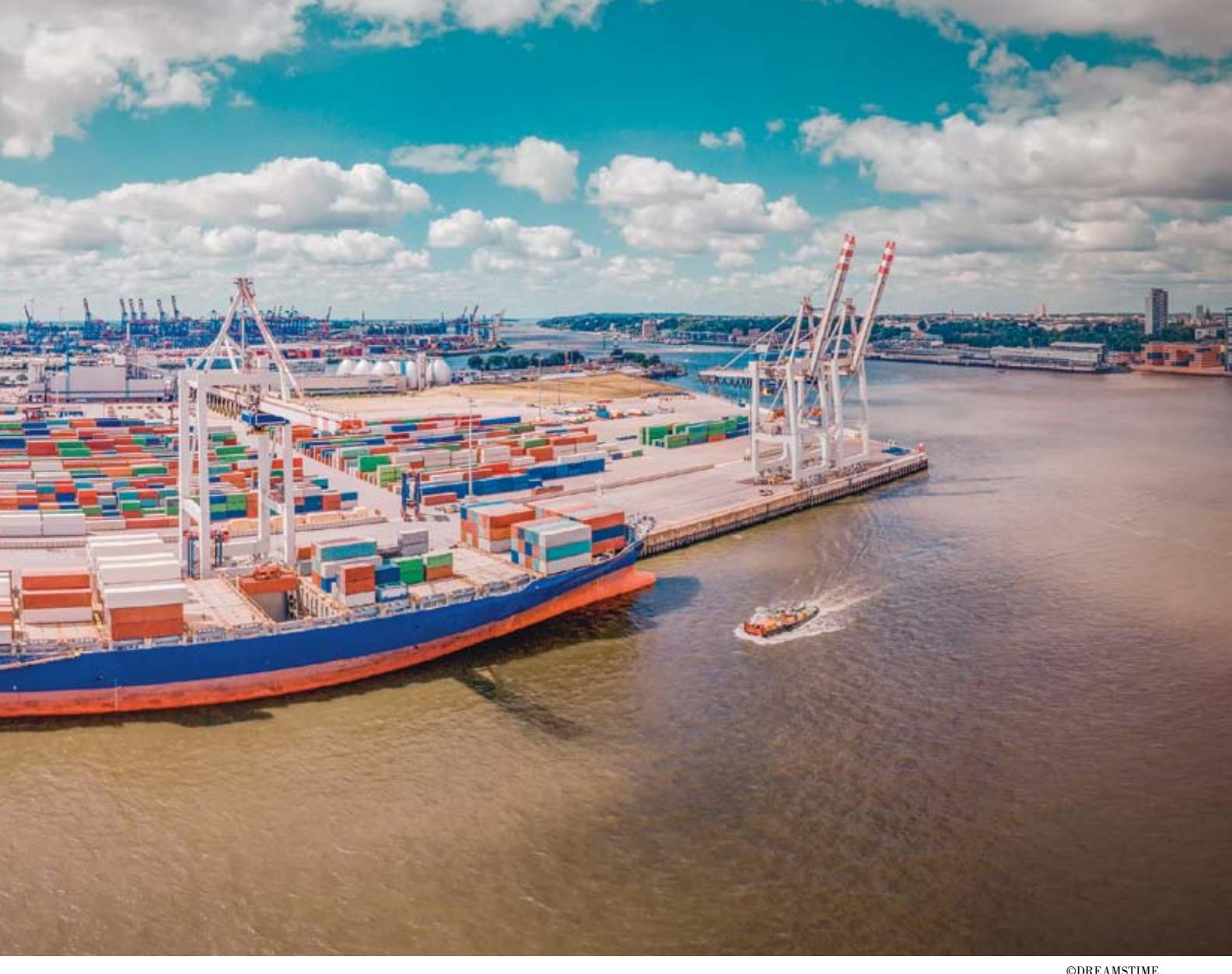
Moreover, the congestion caused by high demand and the sanctions imposed on Russia at the beginning of the year is no longer at a critical level, with demand falling in the Asia to Europe trades, and many ports find areas to park sanctioned Russian cargo.

Peter Williams, Trade Flow Analyst at VesselsValue said: "Strikes in the UK at Liverpool and Felixstowe have disrupted port operations, something that container operators should continue to monitor. However, despite

these port issues, average waiting times for container vessels across Northwest European ports continue to fall from their highs at the beginning of the year, as the chart below shows."

Meanwhile, on the Atlantic, general larger vessels are being deployed, with COSCO replacing the 8,063teu **OOLC Shekou** with the 13,092teu **COSCO Harmony**, a category of ship that has only been used as an extra-loader on the Atlantic previously. Ships of this size will not be heading down the St Lawrence soon, but it is an indication of the shift in the major east/west trades which could impact other routes including the Canadian services, should US cargo demand rise further.

Maersk has replaced a couple of its vessels in the Canadian trade with more modern ships such as the 3,600teu **Vayenga Maersk** and the **Vistula Maersk**, both 3,600teu ships built in China and delivered in 2018. They are ice-classed and have 300 reefer plugs.



©DREAMSTIME

Les taux au comptant s'effondrent sur les grandes routes Est-Ouest, dans le Pacifique et de l'Asie vers l'Europe, et le trafic atlantique semble en profiter. On ne peut pas dire que la hausse soit vertigineuse, mais elle a été sensible, et ce, toute l'année. Par contre, le Canada semble avoir raté le coche. Le commerce a certes rebondi, tant du Canada vers l'Europe du Nord que vers l'ouest, mais le trafic transatlantique vers le Canada ne fracasse aucun record.

De plus, la congestion causée par la forte demande et les sanctions imposées à la Russie au début de l'année n'est plus à un niveau critique. La demande a baissé entre l'Asie et l'Europe, et de nombreux ports ont trouvé des endroits où garer les cargaisons russes sanctionnées.

«Les grèves au Royaume-Uni, à Liverpool et Felixstowe, ont perturbé les opérations portuaires, et les acteurs du secteur des conteneurs devraient continuer de surveiller la situation, dit Peter Williams, analyste des flux commerciaux auprès de l'entreprise VesselsValue. Malgré ces problèmes toutefois,

le temps d'attente moyen des porte-conteneurs dans les ports du nord-ouest de l'Europe continuent de baisser par rapport aux sommets atteints au début de l'année.»

Entre-temps, de plus grands navires sont mis en service sur l'Atlantique. Ainsi, COSCO remplace l'**OCL Shekou** de 8063 EVP par le **COSCO Harmony** de 13 092 EVP – un navire d'une catégorie qui avait jusque-là servi sur l'Atlantique uniquement en service commandé. Des navires aussi importants ne sont pas sur le point d'arriver dans le Saint-Laurent, mais leur avènement témoigne d'une évolution sur les grandes routes est-Ouest qui pourrait avoir des répercussions ailleurs, y compris pour les services canadiens, si la demande américaine continue d'augmenter.

Maersk a remplacé deux de ses navires affectés au Canada par des bâtiments plus modernes. Le **Vayenga Maersk** et le **Vistula Maersk**, tous deux de 3600 EVP, construits en Chine, ont été livrés en 2018. Ils ont la cote glace et ils disposent de 300 prises frigorifiques.



©ANTWERP PORT AUTHORITY

The Port of Antwerp-Bruges handled nearly 380,000 TEUs in two-way cargo with Canada last year.

Le port d'Anvers-Bruges a manutentionné presque 380 000 EVP de trafic bilatéral de conteneurs avec le Canada l'année passée.

Europe importing such Canadian goods as machinery and seafood

Maersk is looking to attract the increased volumes into Canada, and Montreal in particular.

Mr Williams believes: "The Container trade to and from Europe and East Coast Canada appears to be increasing during 2022, with Panamax container carriers making up the majority of journeys. The EU continues to be a major importer of Canadian goods such as machinery and seafood, with EU exports of beverages and spirits, and motor vehicles going the other way."

VesselsValue statistics show that on the North Europe to Canada trades the number of vessel journeys between January and August dipped from 141 in 2019 to 130 and 120 respectively in 2020 and 2021. That figure was back up to 140 journeys up to August 2022.

But the number of nautical teu miles has yo-yo'd from 243m in May 2019, to 163m in April 2021, before peaking again in May this year at 270m and falling back to 210m by August. All statistics are supplied by VesselsValue.

On the eastbound trades the number of vessel journeys increased from 140 in the first eight months of 2019,

L'Europe importe des biens canadiens, comme des machines et des produits de la mer

Maersk s'emploie à attirer des volumes accrus au Canada, en particulier à Montréal.

«Le transport de conteneurs entre l'Europe et la côte est du Canada semble être en hausse en 2022, croit M. Williams. Des porte-conteneurs Panamax en assurent la majorité. L'Union européenne reste un grand importateur de biens canadiens, comme des machines et des produits de la mer, et ses exportations de boissons et alcools ainsi que de véhicules automobiles font le trajet inverse.»

Les données de VesselsValue indiquent que sur les routes entre le Nord de l'Europe et le Canada, le nombre de passages effectués de janvier à août a baissé de 141 en 2019 à 130 en 2020 et 120 en 2021. En 2022, il a remonté à 140.

Cependant, le nombre d'EVP-milles marins a davantage fluctué, allant de 243 millions en mai 2019 à 163 millions en avril 2021, 270 millions en mai 2022 et 210 millions en août 2022. Toutes les statistiques proviennent de VesselsValue.

Vers l'est, le nombre de voyages a d'abord augmenté, de 140 pour les huit premiers mois de 2019 à 151 en 2020, puis baissé, à 147 en 2021 et 143 cette année. Il y a eu 309 millions



LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT
IN NORTH AMERICA



PORTSI.COM

3^e rang au Canada pour son volume d'activité

Ranked 3rd in Canada for its volume of activity

Au service de la plus grande aluminerie des Amériques

Serves the largest aluminum smelter in the Americas

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

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



©HPA

The Port of Halifax recently signed a MOU with the Port of Hamburg to develop a green shipping corridor based on hydrogen.

Le Port d'Halifax a récemment conclu une entente avec le Port de Hambourg en vue de créer un corridor maritime vert axé sur l'hydrogène.

to 151 in 2020, 147 in 2021 before dipping again to 143 this year. Nautical teu miles were 309m in January 2019, falling by nearly a third to 211m in February 2020, recovering to 271m by July of 2021, and by July this year stood at a high for the year so far of 270m teu nautical miles.

The Port of Antwerp Bruges, the largest port in Europe handling Canadian freight showed that container numbers dipped in 2020, during the pandemic, but recovered to above pre-pandemic levels the following year. The Belgian port complex handled 378,017 teu in two-way container cargo with Canada in 2021.

Hamburg playing bigger role

Meanwhile, Antwerp Bruges may well find competition in Europe rising from Hamburg, while Montreal may also find its rivalry with the Port of Halifax becomes more intense as the two ports have signed a Memorandum of Understanding (MOU) to develop a green shipping corridor.

Signed on 30 September a joint statement said: "Under the collaboration, port infrastructure will be developed for bunkering, and focus will be laid on the export of green hydrogen and derivatives in the Port of Halifax, as well as the import of green hydrogen and derivatives in the Port of Hamburg."

While this collaboration is expected to accelerate the global energy transition, Halifax and Hamburg will also support cooperation that expands "the global hydrogen economy while enabling Canadian firms to implement their technologies in the German market."

And in a related development (see separate report) the Port of Belledune recently signed a MOU with the Niedersachsen Ports in Germany. 

d'EVP-milles marins en janvier 2019, 211 millions ou près d'un tiers de moins en février 2020, une remontée à 271 millions en juillet 2021, et en juillet 2022, c'était 270 millions, un sommet pour l'année jusqu'à présent.

Au Port d'Anvers-Bruges, le plus grand port d'Europe pour le fret canadien, le nombre de conteneurs a baissé en 2020, pendant la pandémie, mais a dépassé les niveaux pré-pandémiques l'année suivante. Le complexe portuaire belge a atteint 378 017 EVP de trafic bilatéral de conteneurs avec le Canada en 2021.

Hambourg s'affirme

Il se pourrait bien qu'Anvers-Bruges ait à affronter une concurrence croissante en Europe, de la part de Hambourg. Au Canada, Montréal verrait sa rivalité avec le Port d'Halifax s'intensifier. Hambourg et Halifax ont conclu un protocole d'entente visant à créer un corridor maritime vert.

Selon une déclaration commune signée le 30 septembre: «Dans le cadre de la collaboration, l'infrastructure portuaire sera développée pour le soutage, en mettant l'accent sur l'exportation d'hydrogène vert et de produits dérivés au Port d'Halifax, et l'importation d'hydrogène vert et de produits dérivés au Port de Hambourg.» Cette collaboration devrait accélérer la transition énergétique mondiale, mais Halifax et Hambourg appuieront aussi une coopération qui développe «l'économie de l'hydrogène à l'échelle mondiale tout en permettant à des entreprises canadiennes de mettre en œuvre leurs technologies sur le marché allemand».

Et par ailleurs (voir article distinct), le Port de Belledune a récemment conclu une entente avec Niedersachsen Ports en Allemagne. 

LINER SERVICE EUROPE GREAT LAKES



Avoid US East Coast Congestion
Now also offering a dedicated liner service between Antwerp, Cleveland and Valleyfield. No congestion, transit time of only 12-14 days, line-supplied containers and door to door delivery.

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

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

www.spliethoff.com or greatlakes@spliethoff.com

CLEVELANDEUROPE EXPRESS
OPERATED BY  **Spliethoff**

Surging Canadian project and breakbulk cargo market

Bel essor des cargaisons spéciales et des marchandises générales au Canada

Leo Ryan

Wind energy components represent an expanding business for Canadian terminal operators, as shown by photo of Logistec stevedores handling nacelles at the Port of Trois-Rivières.

Les composants d'éoliennes représentent un créneau en plein essor pour les exploitants de terminaux canadiens. Ici, des débardeurs de Logistec déplacent des nacelles au port de Trois-Rivières.

©LOGISTEC

A possible economic recession, persistent supply chain issues, and events such as Russia's invasion of Ukraine fueling geopolitical uncertainty have not failed to have an impact on the global project cargo and breakbulk markets. But analysts consider that short-term pessimism among multipurpose carriers is being offset by fundamental long-term rate strength.

Moreover, despite the economic upheaval caused by the COVID-19 pandemic of the past few years, the world pro-



ject cargo market is expected to grow significantly in the coming years as MPV carriers recover from chronic overcapacity. What is certain is that these niche players are hoping that high oil and gas prices will spark increased investment in new renewable and upgraded energy projects in various countries, including Canada.

Offering some candid but fundamentally optimistic thoughts on the current project forwarding market was veteran freight forwarder Guy Tombs, president of Mon-



La perspective d'une récession économique, des problèmes persistants dans la chaîne d'approvisionnement et des événements comme l'invasion de l'Ukraine par la Russie qui alimentent l'incertitude géopolitique... Les marchés mondiaux des cargaisons spéciales et des marchandises générales n'ont pas manqué d'être ballottés par les événements. Les analystes croient toutefois que le pessimisme des transporteurs polyvalents quant au court terme est compensé par la vigueur fondamentale des tarifs sur le long terme.

De plus, malgré le bouleversement économique causé par la pandémie de COVID-19, le marché mondial des cargaisons spéciales devrait connaître une forte expansion ces prochaines années, faisant oublier la surcapacité chronique des transporteurs polyvalents. Ces acteurs spécialisés espèrent assurément que les prix élevés des hydrocarbures susciteront un accroissement des investissements dans des projets d'énergie renouvelable dans divers pays, y compris le Canada.

treal-based Guy Tombs Limited, which marked its 100th anniversary last December.

In his typical shooting-from-the-hip style, he told *Maritime Magazine*: "The project and heavylift market is now again very interesting. I say this with a few caveats – the project and heavylift sector is in many ways general freight writ large."

"Over the past three years there have been new supply-chain head-aches – some of which we had not experienced before: Marine terminals closing suddenly without notice, no trucks being available on certain trade-lanes, over-reliance on automated systems that cannot keep up."

"There are multiplier effects from confusion, delays and increased costs. Shortages of personnel or less present, less attentive or unavailable staffs have meant that complicated problems have too often added up and not been resolved promptly."

"To me," Mr. Tombs continued, "this simply underlines the necessity for an *in-your-face* approach and for 'being there', being on-site – to sort out project logistics problems oneself, where possible.

"Another way of putting it – we must unmask the problem causes and problem neglectors – to force through smooth, successful operations for our vital shipments.

"Many shippers have lowered their expectations. It is time now to raise them and so push back this syndrome. I am confident that the market will in new ways segment, and so distinguish between, genuine performance and lack-lustre, robotic behaviour. It has to!"

LOGISTEC's focus on the safe and efficient handling of oversized cargos continues in the ever-evolving wind energy, mining and oil and gas sectors, notes Rodney Corrigan, President and CEO of LOGISTEC Stevedoring.

"This year, Castaloop USA, a LOGISTEC owned company, continued its growth and handled oversized wind components," he told *Maritime Magazine*. "This included 74-meter blades through the ports of Oswego

Le transitaire Guy Tombs est lucide, mais foncièrement optimiste pour le marché des cargaisons spéciales. Il est président de Guy Tombs Limitée, de Montréal, qui a célébré son 100e anniversaire en décembre dernier.

En entrevue avec le *Maritime Magazine*, il s'exprime sans ambages, comme à son habitude: «Le marché des cargaisons spéciales et des charges lourdes est maintenant de nouveau très intéressant. J'ai toutefois quelques réserves. De bien des façons, le secteur est dominé par les marchandises générales.

«Depuis trois ans, il y a eu de nouvelles difficultés dans la chaîne d'approvisionnement, dont certaines que nous n'avions jamais vues avant: des terminaux maritimes qui ferment subitement sans préavis; pénurie de camions sur certains corridors; dépendance excessive à l'égard de systèmes automatisés qui ne peuvent pas satisfaire à la demande.

«Il y a des effets multiplicateurs, que ce soit de la confusion, des retards ou une augmentation des coûts. Des pénuries de main-d'œuvre ou des effectifs réduits, moins attentifs ou moins disponibles ont fait que des problèmes complexes se sont trop souvent accumulés sans être résolus rapidement.

«Pour moi, dit M. Tombs, le tout met simplement en lumière la nécessité d'agir résolument et d'être présent, sur place, pour régler soi-même les problèmes de logistique autant que possible.

«Autrement dit, nous devons démasquer ceux qui causent des problèmes et ceux qui les négligent, pour rétablir de force des opérations efficaces et fructueuses pour nos expéditions vitales.

«De nombreux expéditeurs ont réduit leurs attentes. Il est temps de les relever et de combattre ce syndrome. Je suis convaincu que le marché se segmentera de nouvelles façons et fera ainsi la distinction entre l'efficacité réelle et les comportements apathiques, robotisés. Il le faut! »

LOGISTEC continue de se concentrer sur le transport sûr et efficace de cargaisons surdimensionnées pour les secteurs en pleine évolution de l'énergie éolienne, des mines et des hydro-



©GUY TOMBS LIMITED

Freight forwarder Guy Tombs is a firm believer in the "in-your-face" approach to sort out logistics problems for customers.

Le transitaire Guy Tombs croit fermement à la nécessité d'agir résolument pour régler les problèmes de logistique des clients.



©DREAMSTIME

Fossil-rich Alberta has impressed many industry observers by leading Canadian provinces for the installation of new wind energy capacity.

L'Alberta, riche en ressources fossiles, a surpris de nombreux observateurs en devenant chef de file des provinces du Canada pour l'augmentation de la capacité de production éolienne.

carbures, affirme Rodney Corrigan, président de LOGISTEC Arrimage.

«Cette année, Castaloop USA, une filiale de LOGISTEC, a continué de grandir et a transporté des composants surdimensionnés d'éoliennes, a-t-il dit au *Maritime Magazine*. Il y a eu par exemple des pales de 74 mètres passant par les ports d'Oswego et de Buffalo, dans l'État de New York, ainsi que d'Erié, en Pennsylvanie. Nous nous occupons actuellement de six projets d'éoliennes dans ces terminaux stratégiques.

«De plus, il y a des projets en cours de cargaisons spéciales massives, faisant plus de 96 MT, à Kitimat, pour une future usine de GNL en Colombie-Britannique. Et puis il y a la gestion de cargaisons quotidiennes de brames d'acier de 37 tonnes à Brownsville, au Texas, par sa filiale GSM.

«LOGISTEC a développé et raffiné ses capacités spécialisées au fil de ses 70 ans d'activité, avec une orientation axée sur la polyvalence, les processus et la sécurité dans son réseau de ports et terminaux.»

En septembre dernier, LOGISTEC Arrimage a remporté le prix d'exploitant de terminaux portuaires de l'année 2022 dans le cadre des prix annuels «Heavy Lift Awards» remis à Hambourg (Allemagne). M. Corrigan a accepté le prix en personne et a louangé son équipe dévouée de manutention des cargaisons: «La manutention de cargaisons lourdes surdimensionnées de façon sûre et efficace est une compétence spécialisée qui exige du travail d'équipe et de la créativité, ainsi qu'une entraide de tous les instants. Ce prix revient à

and Buffalo, New York as well as Erie, Pennsylvania, and are currently managing 6 wind projects at these strategically located terminals.

“Additionally,” Mr. Corrigan added, “they continue to handle massive project cargo units weighing upwards of 96 MT in Kitimat destined for a future LNG plant in British Columbia as well as managing on-going project handling of 37-ton steel slabs daily in Brownsville, Texas through their GSM subsidiary.

“LOGISTEC’s specialized handling capabilities have been developed and honed over their 70-year history, with a highly versatile, process-driven and focused, safety mindset, throughout its network of ports and terminals.”

This past September, LOGISTEC Stevedoring Inc. won “Port Terminal Operator of the Year 2022” at the annual Heavy Lift Awards in Hamburg, Germany. Mr. Corrigan was present to accept the award and had high praise for his dedicated cargo handling team. “Handling oversized and heavy cargo in a safe and resilient manner is a specialized skill that requires teamwork and creativity, while always looking out for each other. This award goes to our people who find solutions and contribute to a reliable and sustainable supply chain.”

Alberta leading expansion of wind energy projects

Meanwhile, generally speaking in Canada, current trends in renewable energy developments are showing im-

pressive growth. The Canadian Renewable Energy Association (CanREA) reports that Canada's wind and solar energy sectors grew significantly in 2021, adding nearly 1 GW of new generation capacity.

"2021 was a positive year for our industries, with 677 MW of new wind energy and 288 MW of new utility-scale solar energy commissioned," Robert Hornung, President and CEO of CanREA, said earlier this year. "But this rate of growth is not nearly enough. We must dramatically accelerate and expand the deployment of these technologies." (Mr. Hornung retired this fall and was replaced as President and CEO on October 31 by Vittoria Bellissimo.)

Alberta accounted for more than 60% of new Canadian capacity installed in 2021, with Saskatchewan accounting for another 20%. In total, Canada's new wind and solar energy capacity created approximately 2,400 person-years of employment, primarily in the construction of new facilities, but also in the ongoing operations and maintenance of these sites.

CanREA projects that 2022 and 2023 will see significantly more growth in the deployment of wind and solar energy, with numerous projects currently under construction or in advanced stages of development.

More than 3,000 MW were expected to be commissioned in 2022 and a similar number in 2023. In addition, new commitments were made across Canada in 2021 (for example, in Saskatchewan, Quebec and Nova Scotia) that will result in new wind and solar energy deployment after 2023.

"Canada is just starting to take advantage of its massive untapped wind and solar energy potential," said Mr. Hornung.

CanREA's 2050 Vision, *Powering Canada's Journey to Net-Zero*, demonstrates that we need to deploy more than 5,000 MW of new wind and solar energy annually for the next 30 years if Canada is to meet its commitment to net-zero greenhouse gas emissions by 2050.

East Coast ports

At the Port of Montreal, breakbulk activity has rebounded strongly from the COVID-19 world onslaught in 2020. Several terminals operated by Logistec and Empire Stevedoring (Bickerdike Terminal) can handle all types of breakbulk, general and project cargo, including out-of-gauge pieces. After declining to just over 64,000 metric tons in 2020, breakbulk volume climbed to 211,082 tons in 2021.

Logistec's Laurier terminals in several sections of the port are specialized in handling bulk, breakbulk, project cargo and heavy lift. Warehouses offer ample storage for such products as mineral concentrate, gypsum, fertilizer and other commodities. The Logistec terminal in Section 98 provides a large laydown area for out-of-gauge project cargo near off-dock facilities.

nos travailleurs qui trouvent des solutions et qui contribuent à assurer une chaîne d'approvisionnement fiable et durable.»

L'Alberta, championne de l'énergie éolienne

Par ailleurs, de façon générale au Canada, les tendances en matière de projets d'énergie renouvelable révèlent une croissance impressionnante. L'Association canadienne de l'énergie renouvelable (CanREA) rapporte que les secteurs de l'énergie éolienne et de l'énergie solaire ont connu un grand essor en 2021, ajoutant près de 1 GW de capacité de production.

«L'année 2021 a été positive pour nos secteurs, avec 677 MW de nouvelle énergie éolienne et 288 MW de nouvelle énergie solaire à l'échelle commerciale, a déclaré plus tôt cette année Robert Hornung, président et chef de la direction de CanREA. Toutefois, ce taux de croissance est loin d'être suffisant. Nous devons accélérer et étendre considérablement le déploiement de ces technologies.» (M. Hornung est parti à la retraite cet automne. Il sera remplacé à titre de président et chef de la direction le 31 octobre par Vittoria Bellissimo.)

L'Alberta représentait plus de 60 % de la nouvelle capacité installée au Canada en 2021, et la Saskatchewan, 20 %. Au total, la nouvelle capacité éolienne et solaire du Canada a créé quelque 2400 années-personnes d'emploi, principalement pour la construction de nouvelles installations, mais aussi dans l'exploitation et l'entretien des sites.

CanREA prévoit encore une croissance importante dans l'énergie éolienne et solaire en 2022 et 2023. De nombreux projets sont actuellement en construction ou à un stade avancé de développement.

Plus de 3000 MW devraient être mis en service en 2022, et à peu près autant en 2023. De plus, de nouveaux engagements ont été pris à l'échelle du Canada en 2021 (par exemple, en Saskatchewan, au Québec et en Nouvelle-Écosse) qui se traduiront par de nouveaux projets d'énergie éolienne et solaire après 2023.

«Le Canada commence tout juste à tirer parti de son énorme potentiel inexploité en matière d'énergie éolienne et solaire», dit M. Hornung.

La «Vision 2050» de CanREA, *Électrifier le parcours du Canada vers la carboneutralité*, démontre qu'il faudrait déployer plus de 5000 MW de nouvelle énergie éolienne et solaire par année pendant les 30 prochaines années pour que le Canada respecte son engagement à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Ports de la côte Est

Au Port de Montréal, l'activité liée aux marchandises générales a rebondi après les répercussions mondiales de la COVID-19 en 2020. Plusieurs terminaux exploités par Logistec et Empire Stevedoring (terminal Bickerdike) peuvent



Guy Tombs Limited
Since 1921

1255 boul. Robert-Bourassa, Suite 600
Montréal, Québec
Canada H3B 3V9

Telephone: 1-514-866-2071
Cell.: 1-514-923-6795
Toll Free: 1-800-561-5541
Facsimile: 1-514-866-8519
e-mail: guy@guytombs.com
www.guytombs.com

Guy M. Tombs
President

recevoir toutes sortes de marchandises diverses et de cargaisons spéciales, y compris des cargaisons hors gabarit. Après avoir baissé jusqu'à un peu plus de 64 000 tonnes métriques en 2020, le volume de marchandises diverses a atteint 211 082 tonnes en 2021.

Les terminaux Laurier de Logistec, dans diverses sections du Port, sont spécialisés dans le vrac, les marchandises diverses, les cargaisons spéciales et les charges lourdes. Des entrepôts peuvent accepter d'amples volumes de produits tels que concentré de minéraux, gypse, engrais et autres produits de base. Au terminal Logistec dans la section 98, il y a une vaste aire de dépôt pour des cargaisons spéciales hors gabarit, près d'installations à l'écart des quais.

Le Port de Saint John au Nouveau-Brunswick, le plus grand port de mer du Canada atlantique (en termes de volume), reçoit une variété de cargaisons, y compris des marchandises diverses.

«Il est situé dans une zone franche, et il y a eu parmi les récents projets des éoliennes et des transformateurs arrivant par porte-conteneurs et par transporteurs de marchandises diverses, dit Jane Burchill, spécialiste des communications et de la durabilité.

«Nous avons des quais de différentes capacités portantes selon les besoins d'un projet, 35 acres d'aires de dépôt et plus de 550 000 pieds carrés d'entreposage au sec.

«En 2023, ajoute-t-elle, un nouveau quai d'une portance de 2000 livres par pied carré sera ouvert. Il apportera de nouvelles options pour les propriétaires de cargaisons diverses. Avec aussi trois options d'arrimage, une main-d'œuvre syndiquée d'expérience et l'accès à des services connexes concurrentiels (y compris deux transporteurs ferroviaires de catégorie I), le port de Saint John fournit un service complet aux propriétaires de cargaisons diverses.»

Au Port d'Halifax, les marchandises diverses sont la priorité des terminaux Richmond et des terminaux Ocean. Ces installations reçoivent de forts volumes d'acier, de cargaisons spéciales et de charges lourdes. Les marchandises non conteneurisées, y compris les marchandises diverses, sont en hausse. Selon les données les plus récentes, il y en avait pour 553 809 tonnes en 2021, contre 385 793 en 2020.

As Atlantic Canada's largest seaport (in volume terms), Port Saint John (PSJ) in New Brunswick handles a diverse cargo base which includes breakbulk.

“Located within a FTZ, recent projects have included windmills and transformers arriving via both container, and breakbulk specific vessels,” said Jane Burchill, communications and sustainability specialist.

“On terminal, we offer a number of different weight bearing capacity piers depending on the project needs, 35 acres of open area for laydown, and over 550,000 square feet of dry warehousing options,” said Ms. Birchill.

“Come 2023, a new 2000 lbs per square foot pier will be open, providing additional options for breakbulk cargo owners. Coupled with three stevedoring options, an experienced unionized labour force, and access to competitive ancillary support services (including two Class I rail providers) PSJ ensures break bulk owners receive a one-stop service,” she added.

At the Port of Halifax, breakbulk is the main focus of Richmond Terminals and Ocean Terminals. These facilities handle substantial volumes of steel, project cargo and heavy lift. Non-containerized cargo, which includes breakbulk, is on the upswing, judging by latest figures showing volume of 553,809 tons in 2021 versus 385,793 tons in 2020.

Situated between Montreal and Quebec City on the St. Lawrence River, the Port of Trois-Rivières has spared no efforts in the past few years to enhance its appeal as an intermodal, bulk and breakbulk hub. Its C\$130 million Terminal 21 project, which has received government funding, is the pillar of the On Course for 2030 development plan.

Multi-purpose vessels carrying wind farm components by such carriers as Spliethoff (on its Cleveland Europe Express service) are familiar sights at Trois-

Project cargo gateway for Western Canada



**PORT
OF THUNDER BAY**

THE SUPERIOR WAY WEST

WWW.PORTOFTHUNDERBAY.CA

(807) 345-6400

Canada

Rivières as they are at such other St. Lawrence waterway ports as Valleyfield, near Montreal.

Great Lakes ports

The Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA), Canada's largest port complex on the Great Lakes which handled 11.2 million metric tons in 2021, looked forward to a strong year in 2022. "We grew overall volumes by about nine per cent last year over 2020, and definitely feel confident in this year's shipments, particularly agricultural exports and steel imports," said Ian Hamilton, HOPA's President and CEO.

Finished steel imports from Europe and South America have remained brisk since they were first triggered by American tariffs. "We're also paying attention to steel and other components required for the auto industry that normally come out of Ukraine or Russia," Mr. Hamilton noted. "We believe there's already a pent-up North American demand for automobiles, household appliances and other steel-related items."

A trio of tunnel boring machines (TBMs) recently arrived by ocean carriers in Ontario's Greater Golden Horseshoe, destined for Metrolinx's Eglinton Crosstown West Extension and Scarborough Subway Extension projects. Following a two-week journey across the Atlantic, the boring machines, one 12 metres in diameter and the other two both 6.5 metres in diameter, arrived at the Hamilton-Oshawa Port Authority's facilities.

All manufactured by Herrenknecht in Germany, the larger Scarborough Subway Extension TBM was delivered to the Port of Oshawa, and the other two for the Eglinton Crosstown West Extension project were delivered to the Port of Hamilton from the Federal Delta vessel and were handled at Fednav's local FMT terminal.

Scarborough's TBM, weighing in at 2,000 tonnes, will help build the largest subway tunnel in Toronto's transit history.

On the tip of Lake Superior, the Port of Thunder Bay is continuing to develop its niche in the breakbulk, project sector to complement its base cargo of grain.

While its total traffic in 2021 of 8.5 million tons was about 6% lower than 2020 due to lower grain volume, general cargo handled at the Keefer Terminal soared to 44,069 tons versus 17,146 tons in 2020. Shipments of steel products notably gained significantly along with phosphate fertilizer.

"Success in transporting general cargo, particularly valuable dimensional pieces, depends on safe and secure handling," said port CEO Tim Heney.

In 2022, oversized cargo from Europe was anticipated with more wind-turbine installations scheduled for Alberta. "We're also shipping components to Saskatchewan and the Northwest Territories," Mr. Heney said.

In addition, increased activity in the Alberta oil sands is prompting orders for European piping and other components. Thunder Bay continues to receive more rail products from Spain, with that trade establishing itself since the U.S. tariffs on steel. Likewise,

Situé entre Montréal et Québec sur le fleuve Saint-Laurent, le Port de Trois-Rivières a bénéficié depuis quelques années d'importants efforts en vue d'accroître son attrait comme plaque tournante intermodale, pour le vrac et les marchandises diverses. Son projet de 130 millions de dollars canadiens du Terminal 21, qui a reçu du financement gouvernemental, est la pierre angulaire du plan de développement Cap sur 2030.

Des navires polyvalents transportant des composants d'éoliennes, comme le Spliethoff (du service Cleveland-Europe Express), font souvent escale à Trois-Rivières, comme à d'autres ports de la voie navigable du Saint-Laurent dont Valleyfield, près de Montréal.

Ports des Grands Lacs

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO), qui gère le plus grand complexe portuaire du Canada sur les Grands Lacs, avait manutentionné 11,2 millions de tonnes en 2021 et prévoyait une bonne année en 2022. « Nous avons augmenté les volumes d'environ 9 % l'année passée par rapport à 2020, et nous avons toute confiance quant aux volumes de cette année, surtout dans les exportations agricoles et les importations d'acier », a dit Ian Hamilton, président et chef de la direction de l'APHO.

Les produits finis en acier importés d'Europe et d'Amérique du Sud sont restés à un bon niveau depuis le coup d'envoi donné par les tarifs douaniers américains. « Nous surveillons aussi l'acier et autres composants nécessaires à l'industrie automobile qui viennent normalement d'Ukraine ou de Russie, ajoute M. Hamilton. Nous croyons qu'il y a déjà une demande refoulée en Amérique du Nord pour les autos, les électroménagers et autres produits utilisant de l'acier. »

Trois foreuses de tunnel sont récemment arrivées à bord de navires océaniques dans la région du Golden Horseshoe en Ontario, pour les projets de prolongement de lignes de métro vers Scarborough et Eglinton Crosstown. Une des foreuses fait 12 mètres de diamètre, et les deux autres, 6,5 mètres. Elles sont arrivées aux installations de l'APHO après une traversée de l'Atlantique de deux semaines.

Les trois foreuses ont été fabriquées par Herrenknecht en Allemagne. La plus grande, pour le prolongement du métro vers Scarborough, a été livrée au Port d'Oshawa. Les deux autres, devant servir au prolongement de la ligne Eglinton Crosstown, ont été livrées au terminal FMT de Fednav au Port de Hamilton par le Federal Delta.

La foreuse du projet de Scarborough, faisant 2000 tonnes, aidera à construire le plus grand tunnel de métro de l'histoire de Toronto.

Le Port de Thunder Bay, sur la pointe du lac Supérieur, continue de développer son créneau dans les marchandises diverses et les cargaisons spéciales, en complément de son activité de base dans le secteur des céréales.

En 2021, son volume total de 8,5 millions de tonnes représentait une baisse d'environ 6 % par rapport à 2020 en raison d'un moindre volume de céréales. En revanche, les marchandises diverses au terminal Keefer ont fortement augmenté: 44 069 tonnes, contre 17 146 en 2020. En particulier, les expéditions de produits d'acier ont connu une progression notable, ainsi que celles d'engrais phosphaté.

« Dans le transport de marchandises générales, surtout les précieux articles surdimensionnés, le succès dépend d'une manutention sûre et sécuritaire », dit le PDG du Port, Tim Heney.



©HOPA

*Twin tunnel boring machine cutter heads bound for Metrolink's Eglinton Crosstown West Extension project came through the Port of Hamilton aboard the **Federal Delta**, and handled by Federal Marine Terminals.*

Deux têtes de forage de tunnels destinées au projet de prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown de Metrolink sont arrivées au port de Hamilton à bord du **Federal Delta**. Elles y ont été prises en charge par Terminaux maritimes fédéraux.

En 2022, il y avait au programme des cargaisons surdimensionnées en provenance d'Europe pour de nouvelles éoliennes prévues en Alberta. «Nous expédions aussi des composants en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest», dit M. Heney.

De plus, l'augmentation de l'activité dans les sables bitumineux de l'Alberta entraîne des commandes de tuyaux et autres composants européens. Thunder Bay continue de recevoir davantage des produits ferroviaires d'Espagne, ce commerce ayant pris pied depuis l'instauration des nouveaux tarifs douaniers américains sur l'acier. De même, les importations d'acier spécial du Luxembourg et d'ailleurs en Europe sont en augmentation, pour fournir de grands projets de construction.

Le Port de Windsor a manutentionné 4,2 millions de tonnes de marchandises en 2021. Le secteur des marchandises diverses, et en premier lieu l'acier, était particulièrement vigoureux. Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, rapporte que les expéditions d'acier de l'année ont bondi de 300 % par rapport à 2020, atteignant les 200 000 tonnes. Les granulats étaient en hausse de 12 %, à 1,5 million de tonnes.

specialty steel imports from Luxembourg and elsewhere in Europe are increasing to supply large construction projects

The Port of Windsor handled 4.2 million tons of cargo in 2021, with the breakbulk sector led by steel in the forefront. Steve Salmons, CEO of the Windsor Port Authority, said steel shipments for the year jumped 300% compared with 2020, to 200,000 tons, while aggregate shipments were up 12% to 1.5 million tons.

In 2021, the Port of Toronto's traffic surpassed 2.2 million metric tonnes for the 5th consecutive year. The Port had another strong year moving construction materials including steel coils and rebar, cement and aggregate. The port's cement cargo and steel imports reached 19 and 18-year highs respectively, with more than 734,000 metric tonnes of cement and 185,000 metric tonnes of steel transiting through the port to construction sites throughout the Greater Toronto Area.



©CHPA

Steel rail products have sparked breakbulk activity at the Port of Halifax.

L'activité en matière de marchandises diverses a été alimentée par les produits ferroviaires au port d'Halifax.

West Coast ports

At the Port of Vancouver, breakbulk cargo decreased 3% to 9.6 MMT in the first six months of 2022.

The Port of Vancouver serves as the Pacific Northwest's major consolidation centre for breakbulk cargo such as forest products, steel and machinery.

Breakbulk cargo is handled through one of two terminals at the port – the closest and most competitive gateway for project cargo bound for western Canadian resource projects.

The port offers flexibility with cargo handling options and reliable and efficient vessel loading and discharging services. There is easy access to extensive road connections, as well as established corridors for overweight and over dimensional project cargoes.

CN and CP railways service on-dock rail facilities at all 29 terminals and provide service to key destinations across North America. BNSF and Southern Railway of British Columbia (SRY) links further enhance these networks.

On Vancouver Island, the Port of Nanaimo also receives on a regular basis multi-purpose vessels with loads of project and heavy lift cargo. 

En 2021, le trafic au port de Toronto a dépassé les 2,2 millions de tonnes métriques pour une cinquième année de suite. Le Port a connu une nouvelle année positive avec les matériaux de construction, y compris bobines d'acier, barres d'armature, ciment et agrégats. Le volume des importations de ciment et d'acier a d'ailleurs atteint en 2021 des niveaux qui n'avaient pas été enregistrés depuis respectivement 19 et 18 ans: plus de 734 000 tonnes de ciment et 185 000 tonnes d'acier à destination des chantiers de construction de la région du Grand Toronto.

Ports de la côte Ouest

Au Port de Vancouver, les marchandises générales ont baissé de 3 %, à 9,6 MTM, pour les six premiers mois de 2022.

Le Port de Vancouver sert de centre de groupage majeur du littoral nord-ouest du Pacifique pour des cargaisons telles que produits forestiers, acier et machinerie.

Les marchandises générales sont manutentionnées dans deux terminaux du Port, qui est le portail le plus proche et le plus concurrentiel pour les cargaisons spéciales destinées à des projets du domaine des ressources dans l'Ouest canadien.

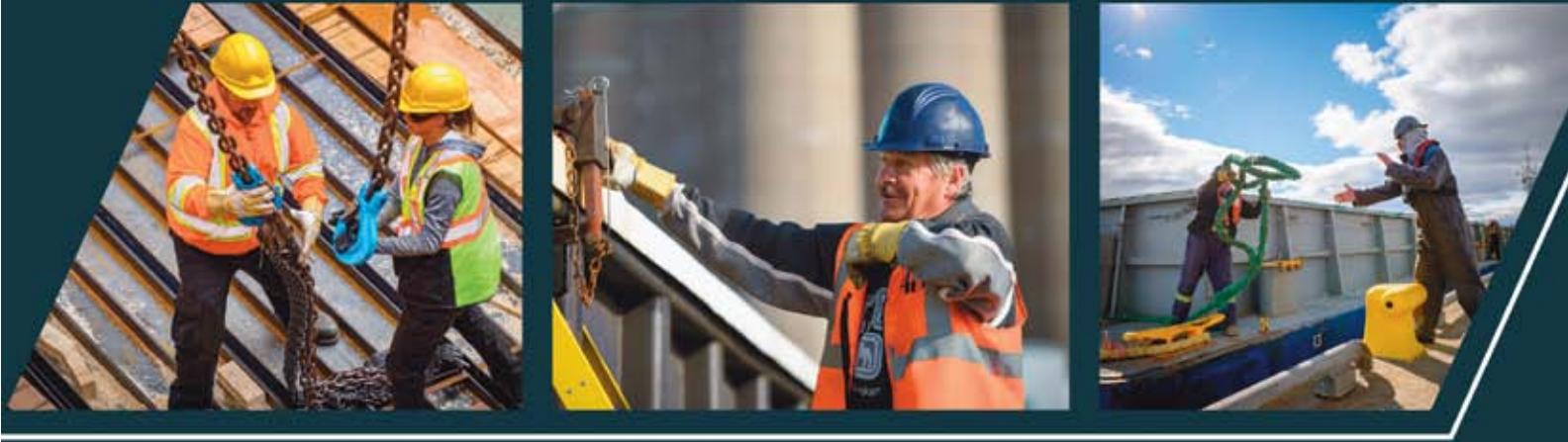
Le Port offre des options flexibles de manutention de cargaisons, et des services fiables et efficaces de chargement et déchargement des navires. Il y a un accès aisément à de nombreuses liaisons routières, ainsi que des corridors établis pour les charges lourdes et cargaisons spéciales surdimensionnées.

Les chemins de fer CN et CP desservent des installations ferroviaires au quai à tous les 29 terminaux, et ils rejoignent les destinations clés partout en Amérique du Nord. Des liens au chemin de fer BNSF et au Southern Railway of British Columbia (SRY) augmentent encore la portée de ces réseaux.

Sur l'île de Vancouver, le Port de Nanaimo reçoit aussi régulièrement des navires polyvalents chargés de cargaisons spéciales et de charges lourdes. 



140^e PORT TROIS-RIVIÈRES



Le Port de Trois-Rivières est fier d'évoluer avec une communauté portuaire dynamique et innovante depuis 140 ans!

*The Port of Trois-Rivières is proud to grow with
a dynamic and innovative port community for 140 years!*



As the Port of Trois-Rivières celebrates its 140th anniversary year, Gaétan Boivin, President and CEO since 2006, is putting his irrepressible energy and enthusiasm into further enhancing the dimension of the bulk, breakbulk and multimodal gateway mid-way between Montreal and Quebec City. At the same time, he feels that Trois-Rivières, which is currently enjoying high cargo demand, can be an important contributor to the competitiveness of the St. Lawrence as the continental corridor of choice.

After engineering the completion of the *On Course for 2020* strategic plan three years in advance, Mr. Boivin is now concentrating his efforts on its ambitious successor: *On Course for 2030*. And it is backed up by a financing package supported by a combination of port resources, private industry and government subsidies.

"On the waterfront," he told *Maritime Magazine*, "we are working on \$350 million worth of projects to be completed between now and 2026. Our vision is that of an



©SOPHIE BELINA BRZOZOWSKA

Le Port de Trois-Rivières célèbre son 140^e anniversaire cette année, et Gaétan Boivin, son PDG depuis 2006, déploie toute son énergie et son enthousiasme afin d'accroître encore la dimension du portail multimodal de vrac et de marchandises diverses à mi-chemin entre Montréal et Québec. En même temps, il estime que Trois-Rivières, qui bénéficie actuellement d'une forte demande sur le marché du fret, peut apporter une importante contribution à la compétitivité du Saint-Laurent comme corridor continental de choix.

Port of Trois-Rivières – 140th anniversary

Building a future anchored on multimodal and innovation

Port de Trois-Rivières – 140 ans

L'avenir sera multimodal et innovateur

Leo Ryan

Gaétan Boivin, President and CEO, is applying a strategic, ‘urban port’ growth plan highlighting major infrastructure expansion, sustainability and innovation.

Gaétan Boivin, PDG, met en œuvre un plan stratégique de développement de «port urbain», avec une expansion majeure de l'infrastructure axée sur la durabilité et l'innovation.

Après avoir mené à bien le plan stratégique *Cap sur 2020* avec trois ans d'avance, M. Boivin se consacre maintenant à son ambitieux successeur, *Cap sur 2030*. Il peut compter sur un financement assuré par une combinaison de ressources portuaires, d'apports de l'industrie privée et de subventions gouvernementales.

«Sur le plan de l'infrastructure portuaire, nous travaillons à divers projets – pour un total de 350 millions de dollars – qui doivent être terminés d'ici 2026, a-t-il dit au *Maritime*



©TRPA

As it enjoys brisk cargo demand, the Port of Trois-Rivières is working on significant waterfront projects estimated at \$350 million and slated for completion by 2026.

Le Port de Trois-Rivières jouit d'une forte demande. Il travaille à d'importants projets au bord de l'eau représentant un investissement estimé de 350 millions de dollars, qui devraient être achevés en 2026.

innovative and sustainable urban port – a generator of growth for the region ... in the heart of a competitive logistics chain."

The projects include \$3.7 million in federal financial support to build a transportation corridor adapted to the passage of over-sized components and linking the industrial port zone and the port. Project and heavy lift cargo have emerged as a growing business for the port thanks to the local presence of several niche players and the activities of transportation providers.

On the cargo front, Trois-Rivières handled 3.9 million metric tons in 2021, representing a 20% increase. Dry bulk accounted for 3.3 million tons. And 217 vessels docked at the port.

The 2022 trends? "When facilities are at capacity," Mr. Boivin wryly remarked "it is difficult to beat records – but all the same!"

During the recent interview, he disclosed "we have had to turn down over 700,000 tons of business this year because of lack of space. Still, our 2022 total could reach 4.3 million tons versus the previous record of 4.2 million tons in 2019."

Then, Mr. Boivin offered this prediction: "With all the projects in progress, we could approach 6 million tons within five years."

Extra volume, he noted, is notably anticipated from a major aluminum customer, Alcoa, which is doubling the output of its Deschambault plant.

Among other undertakings, piers 16 and 17 will have been reconstructed in the next two years. With new

Magazine. Notre vision est celle d'un port urbain innovateur et durable – un moteur de croissance pour la région... au cœur d'une chaîne logistique concurrentielle.»

Un des projets, soutenu par le fédéral à hauteur de 3,7 millions de dollars, consiste à construire un corridor de transport pour le passage de cargaisons surdimensionnées entre la zone industrielle du port et le port lui-même. Les cargaisons spéciales et charges lourdes sont devenues un créneau de plus en plus important pour le Port, grâce à la présence locale de plusieurs acteurs spécialisés et aux activités de transporteurs. Trois-Rivières a manutentionné 3,9 millions de tonnes de fret en 2021, ce qui représente une hausse de 20 %. Le vrac sec comptait pour 3,3 millions de tonnes, et 217 navires ont accosté au Port.

Quelles sont les tendances en 2022? «Quand les installations sont utilisées à pleine capacité, il est difficile de battre des records, fait remarquer M. Boivin. Mais on verra.»

«Nous avons dû refuser plus de 700 000 tonnes de fret cette année faute de place, a-t-il révélé lors d'une récente entrevue. Malgré tout, notre total de 2022 pourrait atteindre les 4,3 millions de tonnes, alors que le record précédent était de 4,2 millions de tonnes, en 2019.»

M. Boivin fait d'ailleurs cette prédiction: «Avec tous les projets en cours, nous pourrions arriver près des 6 millions de tonnes d'ici cinq ans.»

Parmi les sources prévues de volume supplémentaire, un grand client du Port, l'aluminerie Alcoa, est en voie de doubler la production de son usine de Deschambault.

Entre autres projets, les quais 16 et 17 auront été reconstruits d'ici deux ans. Un nouvel équipement permettra aux



SINCE DEPUIS

1941

Simplifying the transportation
of dry bulk and breakbulk with
door-to-door solutions.

Nous simplifions le transport de
vrac solide et de marchandises
générales avec nos solutions
porte-à-porte.



FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

fednav.com

Management team • L'équipe de direction



©DR

From left to right : Claudie Gagnon, Director Sustainable development; Sara Dubé, Director Public affairs and Human resources; Liliane Bussière, Executive assistant; Luc Forcier, Director Finances and Administration; Gaétan Boivin, President and CEO; Anick Métivier, Vice-President Strategic development; Jacques Paquin, Executive Vice-President; Mélissa Laliberté, Director Agreements and Partnerships; Jean-François Grenier, Director Infrastructures and Operations; and Geneviève Allard, Director Innovation, Logistics and Productivity.

De gauche à droite : Claudie Gagnon, directrice Développement durable; Sara Dubé, directrice Affaires publiques et ressources humaines; Liliane Bussière, adjointe exécutive; Luc Forcier, directeur Finances et administration; Gaétan Boivin, président-directeur général; Anick Métivier, vice-président Développement stratégique; Jacques Paquin, vice-président exécutif; Mélissa Laliberté, directrice Ententes et partenariats; Jean-François Grenier, directeur Infrastructures et opérations; et Geneviève Allard, directrice Innovation, logistique et productivité.

equipment, this will allow growth for clients using these terminals while pursuing an environmental protection goal.

But without question the centrepiece of On Course for 2030 is the construction of Terminal 21, which will boost the port's capacity by 1.5 million tons – adding 716 metres of wharf and three berths, increased storage space and improved road and rail access. In short, what has been categorized “the Terminal of Tomorrow.”

The Terminal 21 project has continued to move forward in the past year with two key milestones achieved. The Government of Quebec, through the Advantage St. Lawrence initiative, confirmed its support of \$22.5 million and, last September, the Impact Assessment Agency of Canada held three public consultation sessions where the Port presented the project to the public.

Through the years, as the port pursued its development projects, Mr. Boivin underscored the determination of his management team “to always work closely with the city.”

clients qui les utilisent d'augmenter leurs volumes, tout en servant un objectif de protection de l'environnement.

La pièce maîtresse de Cap sur 2030 est toutefois indiscutablement la construction du Terminal 21, qui ajoutera 1,5 million de tonnes à la capacité du Port grâce à 716 mètres de quai et trois postes d'amarrage, davantage d'espace d'entreposage et un accès routier et ferroviaire amélioré. En somme, ce sera «le terminal de demain».

Le projet du Terminal 21 a continué d'avancer dans la dernière année, franchissant deux étapes cruciales. Le gouvernement du Québec, dans le cadre de l'initiative Avantage Saint-Laurent, a confirmé un appui de 22,5 millions de dollars. Et en septembre dernier, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a tenu trois séances de consultation publique où le Port a présenté le projet au public.

Au fil des ans et des projets de développement du Port, M. Boivin insiste sur le fait que son équipe de direction a toujours tenu à «coopérer étroitement avec la Ville».

Faisant référence à des rencontres tenues plus tôt cet automne: «Dans le dernier mois, j'ai eu au moins trois heures de

discussion avec le maire [Jean Lamarche] au cours de diverses réunions, dit-il. Nous avons examiné nos projets respectifs et ce que nous pourrions faire ensemble.»

Le Saint-Laurent est un tout

Depuis l'été dernier, l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) fait partie d'une alliance de trois ports, avec Montréal et Québec, pour renforcer le rôle du Saint-Laurent comme un grand portail continental. Un groupe de travail a été mis sur pied pour déterminer et réaliser des initiatives communes, par exemple en matière de marketing, de gestion de la colonne d'eau, de normes environnementales, de normes sur la manutention de cargaisons et de transition énergétique. À cet égard, dit Jacques Paquin, vice-président à la direction: «fondamentalement, nous essayons de faire en sorte que les gens cessent de penser seulement localement. Les initiatives locales sont toujours importantes, mais nous voulons penser globalement, pour l'ensemble du fleuve Saint-Laurent. Il y a des répercussions pour chaque port, mais aussi pour le réseau».

«Nous en sommes venus à constater que la *Loi maritime du Canada* [LMC] nous empêchait en fait d'aller aussi loin que nous le souhaitions dans des partenariats pour assurer une compétitivité plus grande et plus durable, estime M. Paquin.

«Quand elle a été adoptée, la LMC a provoqué une concurrence entre ports. Elle a eu pour effet de dissuader le rapprochement entre ports. C'était soit fusionner, soit se faire concurrence. Il n'y avait guère de marge de manœuvre entre les deux.»

Referring to meetings held earlier this fall, he said “in the last month, I had at least three hours of discussions with the mayor (Jean Lamarche) during several meetings. We reviewed respective projects and what we could do together.”

Thinking globally for the St. Lawrence

Since last summer the Trois-Rivières Port Authority (TRPA) has been part of a three-port alliance with Montreal and Quebec to bolster the St. Lawrence as a powerful continental gateway. A working group has been established to identify and implement joint initiatives that could comprise joint marketing, integrated management of the water column, common environmental and cargo-handling standards, and greater energy transition.

In this connection, Jacques Paquin, Executive Vice-President, observed that “fundamentally, we are trying to stop people from thinking just locally. Local spin-offs are always important – but we want to think globally through the St. Lawrence River. It has an impact on each port but also on the system.”

Mr. Paquin then suggested: “We came to realize that the Canada Marine Act (CMA) in fact prevented us from going as far as we wished at the partnership level to ensure a better and sustainable competitiveness.

“When adopted in 1998, the CMA had the impact of provoking competition between ports. It acted in effect as a deterrent to rapprochement between ports. It was either merging or competing against each other. Not much margin for manoeuvre between the two.”



A substantial innovation and 'green' agenda

Meanwhile, the Port of Trois-Rivières has placed considerable emphasis on transforming itself to become an innovative, even intelligent, port in the bulk and general cargo sectors. As a leader and a committed partner, it wants to test new technologies and new practices that can have a positive and sustainable impact on the environment.

In 2019, the Port launched an Innovation and Environment Investment Fund to support the deployment of innovative projects and solutions. To date, this Fund has made it possible to initiate just over thirty projects, 20 of which have already been completed.

Several projects concern the optimisation of logistics and port activities. They make use of internet technologies, simulation, artificial intelligence and machine apprenticeship with a view to accelerating the transfer of technology to competitive operations and innovative port services.

The Fund has also been used to develop new handling processes to increase the recovery rate of bulk material.

In addition, the TRPA can financially contribute to projects with external partners who wish to test new methods under real operating conditions. The CIDCO Automated Port Inspection project uses different inspection methods and deploys robotics, artificial intelligence and autonomous navigation to carry out detailed inspections of submerged infrastructure in a cost-effective manner.

When used as leverage to obtain support from other financial partners, the Fund facilitates ambitious research programs. With the support of the Réseau Québec maritime and the MITACS program, and in collaboration with several partners from the university, college and business communities, the Port of Trois-Rivières will be able to implement an innovative simulation approach

Une grande ambition innovatrice et écologique

Le Port de Trois-Rivières s'est attaché à se transformer pour devenir un port innovateur, même intelligent, dans les secteurs du vrac et des marchandises diverses. En tant que chef de file et partenaire engagé, il veut mettre à l'essai de nouvelles technologies et de nouvelles pratiques qui peuvent avoir des retombées positives et durables pour l'environnement.

En 2019, le Port a lancé un fonds d'investissement dans l'innovation et l'environnement pour soutenir la réalisation de solutions et de projets innovateurs. Jusqu'à présent, le fonds a permis de lancer un peu plus de 30 projets, dont 20 ont déjà été achevés.

Plusieurs projets visent l'optimisation de la logistique et des activités portuaires. Ils mettent en jeu des technologies d'Internet, des simulations, l'intelligence artificielle et l'apprentissage machine en vue d'accélérer le transfert de technologie dans l'intérêt d'opérations concurrentielles et de services portuaires innovateurs.

Le fonds a aussi servi à mettre au point de nouveaux processus de manutention permettant d'augmenter le taux de récupération de vrac.

Par ailleurs, l'APTR peut contribuer financièrement à des projets entrepris avec des partenaires externes qui souhaitent mettre à l'essai de nouvelles méthodes en situation réelle. Le projet d'inspection portuaire automatisée, mené avec CIDCO, utilise diverses méthodes d'inspection et recourt à la robotique, l'intelligence artificielle et la navigation autonome pour effectuer de façon économique des inspections détaillées d'infrastructures submergées.

Quand le fonds est utilisé pour susciter un appui de la part d'autres partenaires financier, il facilite d'ambitieux projets de recherche. Avec l'appui du Réseau Québec maritime et du programme Mitacs et en collaboration avec divers partenaires des milieux des universités, des collèges et de l'industrie, le Port de Trois-Rivières pourra mettre en place une



**Quebec Gatineau Railway (QGRY) congratulates
the Port of Trois-Rivières on its 140th anniversary!
Les Chemins de Fer Québec Gatineau (QGRY) félicitent
le Port de Trois-Rivières de leur 140ième anniversaire !**

We look forward to building on our 25-year partnership providing critical freight transportation service to businesses throughout Quebec.

Nous sommes impatients de poursuivre nos 25 ans de partenariats nous permettant de fournir un service de transport de marchandise critique et exemplaire à travers le Québec.



Learn more about QGRY at gwrr.com/qgry
Pour en savoir plus sur le QGRY, visitez gwrr.com/qgry

Félicitations au Port de Trois-Rivières qui célèbre **140 ans** d'excellence au service de notre chaîne d'approvisionnement.

Congratulations to the Port of Trois-Rivières for
140 years of excellence supporting our supply chain.



that will evaluate the efficiency gains and greenhouse gas emission levels of different logistics flow scenarios in order to improve its intermodal transport system. A prime goal here is to better integrate port operations with land transport networks.

Stakeholders extol location, services and strategic vision

When questioning some of the port's leading partners, virtual unanimity prevails on the quality of services received, the strategic location and the bold vision elucidated by the port leadership.

The relationship of cargo-handler Logistec Corporation with the port goes back more than five decades. Thanks to recent developments, Logistec executives have come to regard Trois-Rivières as a destination of choice for container, breakbulk, general and project cargo.

For its part, terminal operator QSL, which negotiated a long-term lease in 2021, has been active at the port for many years, with current strong focus on customers in the agriculture, aluminum and northern communities.

"Located in a strategic area on the St. Lawrence, this port offers many key multimodal possibilities for our clients," comments Robert Bellisle, QSL's President and COO. "Its professional and dedicated team listens to its users and its community – which reflects QSL values and is promising for the future."

In an interview, Mathieu Giroux, Director of Purchasing and Supply for Marmen Inc., enthusiastically noted:

démarche innovatrice de simulation de différents scénarios logistiques pour évaluer les gains en efficience et les niveaux d'émission de gaz à effet de serre. Il entend ainsi améliorer son système de transport intermodal. Un objectif principal du projet est de mieux intégrer les opérations portuaires et les réseaux de transport terrestre.

Les parties prenantes vantent l'emplacement, les services et la vision stratégique

En interrogeant certains des principaux partenaires du Port, il ressort une quasi-unanimité sur la qualité des services reçus du Port, son emplacement stratégique et la vision audacieuse de ses dirigeants.

La relation du manutentionnaire Logistec avec le Port date de plus de cinq décennies. Grâce à de récents développements, les dirigeants de Logistec considèrent Trois-Rivières comme une destination de choix pour les conteneurs, les marchandises diverses ou générales et les cargaisons spéciales.

L'exploitant de terminaux QSL, qui a négocié un bail à long terme en 2021, est présent au Port depuis de nombreuses années. Il dessert surtout des clients des secteurs de l'agriculture, de l'aluminium et des communautés nordiques.

«Ce port situé dans un endroit stratégique sur le Saint-Laurent offre de nombreuses options multimodales clés pour nos clients, dit Robert Bellisle, président et chef de la direction de QSL. Son équipe professionnelle et dévouée écoute ce que disent ses utilisateurs et sa communauté – ce qui concorde avec les valeurs de QSL et est prometteur pour l'avenir.»

En entrevue, Mathieu Giroux, directeur des achats et de l'approvisionnement de Marmen Inc., s'exprime avec enthousiasme: «Nous nous considérons très chanceux d'être dans un port et une ville sur les rives du fleuve Saint-Laurent. Le Saint-Laurent est une des voies navigables les plus importantes du monde, parce qu'elle donne accès à de nombreux marchés. Voilà qui est un avantage pour nous, parce que nous sommes très intéressés à participer à des projets majeurs. Le Port nous permet d'atteindre des marchés avec des cargaisons très lourdes ou de très grandes dimensions.»

Marmen, qui a été fondé en 1972 et compte quelque 1000 employés, est un sous-traitant vital de fabricants d'équipement d'origine, spécialisé dans l'outillage de grande précision, la fabrication, l'assemblage mécanique et les services connexes pour des composants de toutes dimensions. L'entreprise est un des plus grands fabricants de tours d'éoliennes en Amérique du Nord, avec deux usines au Québec (à Trois-Rivières et à Matane) et une au Dakota du Sud (à Brandon) qui facilite le transport dans le centre des États-Unis par camion ou par train.

«Nous sommes ouverts aux partenariats avec pratiquement toutes les industries», dit M. Giroux.

La clientèle de Marmen au Canada et aux États-Unis provient d'une variété de secteurs, comme l'éolien et l'hydroélectricité, l'aviation et l'aérospatiale, les turbines à vapeur ou à gaz, l'exploitation minière et la sidérurgie.

Récemment, Marmen a utilisé le Port par exemple pour recevoir ou expédier des plaques d'acier, des tours d'éoliennes et des anneaux de 30 pieds de largeur pour l'industrie aérospatiale.

Au Canada, l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario et le Québec sont d'importants marchés pour l'énergie éolienne. «Nous sommes sur le marché des tours depuis 20 ans, dit



Manufacturing Partner of leading OEMs

Expertise and capacity to manufacture a wide range of parts in multiple markets, including power generation, space, defense and military, aviation, oil and gas, mining, infrastructure and many more.

MACHINING • FABRICATION • ASSEMBLY • DESIGN & ENGINEERING

CANADA • USA

SALES@MARMENINC.COM

marmeninc.com

Expert logistique depuis 1963

Logistics Expert since 1963

**Un service clé en main
exceptionnel grâce à 60
années d'expérience**

**An exceptional turnkey service thanks
to 60 years of experience**



ARRIMAGE | ENTREPOSAGE | TRANSPORT | MANUTENTION ET TRANSFORMATION | DISTRIBUTION
STEVEDORING | WAREHOUSING | TRANSPORTATION | HANDLING AND TRANSFORMATION | DISTRIBUTION

"We consider ourselves very lucky to be in a port/city on the shores of the St. Lawrence River. The St. Lawrence is one of the most important waterways of the world because it offers access to many markets. This is an advantage for us because we have a great interest in becoming involved in major projects. The port allows us to penetrate markets when the components involved are very heavy or ultra-dimensional."

Founded in 1972 and employing some 1,000 people, Marmen is a vital subcontractor for original equipment manufacturers (OEMs) specializing in high-precision machining, fabrication, mechanical assembly and auxiliary services for parts of all sizes. It is one of the largest manufacturers of wind towers in North America, with two plants in Trois-Rivières and Matane in Quebec and one plant in Brandon, South Dakota which facilitates transportation through the central United States by truck or rail.

"We are open to be partners with practically all industries that exist," indicated Mr. Giroux.

In effect, Marmen's chief client base in Canada and the United States covers diverse markets such as wind and hydropower, aviation and aerospace, steam and gas turbines, mining and steel mills.

Recent examples of Marmen using the port have included receiving steel plates, shipping wind towers, and shipping 30-ft wide rings destined for the aerospace industry.

In Canada, Alberta, Saskatchewan, Ontario and Quebec are important wind energy markets. "We have been in the tower market for 20 years," Mr. Giroux said. "This is a market that will continue to expand. The towers we manufacture here are transported on all modes depending on the client. Much is moved by truck. Also by rail via the Quebec Gatineau Railway (QGRY). For certain markets, the latter is the most practical since there can be more weight and dimensional constraints."

Groupe Somavrac salutes agility of 'big little port'

Another longtime prominent partner of the port has been Groupe Somavrac, which provides turnkey services in stevedoring, warehousing, handling and transformation, transportation and chemical distribution. Its solid and liquid bulk terminal with four berths occupies 90,000 square metres. Somavrac also operates Terminal 13 which is served by a network of pipelines connected to reservoirs north of the port as well as by rail and road. (In addition, the Group has stevedoring facilities in Bécancour, Saguenay, Ville Sainte-Catherine, Sept-Îles, Havre Saint-Pierre and Port-Cartier.)

"I feel that Trois-Rivières is a big little port where we are capable of doing big things," Benoit Richard, Vice-President and COO, told *Maritime Magazine*. "It is a port that is non-specialized that can adapt with agility to the service needs of its customers."

"Briefly, the port is an excellent springboard (tremplin) because it gives us access to the St. Lawrence River, to rail



©MARMEN INC.

Wind energy towers manufactured by Marmen Inc. are seen frequently shipped to markets via the Port of Trois-Rivières.

Des tours d'éoliennes fabriquées par Marmen Inc. sont souvent expédiées vers les marchés à partir du port de Trois-Rivières.

M. Giroux. C'est un marché qui va continuer de grandir. Les tours que nous fabriquons ici sont transportées par divers modes, selon le client. Souvent, c'est par camion. Il y a aussi le train, avec le chemin de fer Québec-Gatineau (QGRY). Pour certains marchés, le train est le plus pratique compte tenu des facteurs poids et dimensions.»

Le Groupe Somavrac apprécie l'agilité d'un «grand petit port»

Autre partenaire important de longue date du Port, le Groupe Somavrac offre des services intégraux d'arrimage, d'entreposage, de manutention et de transformation, de transport et de distribution de produits chimiques. Ses terminaux de vrac solide et liquide et leurs quatre postes d'accostage font 90 000 mètres carrés. Somavrac exploite aussi le Terminal 13, qui est desservi par un réseau de pipelines menant à des réservoirs au nord du Port ainsi que des routes et des chemins de fer. (De plus, le groupe a des installations d'arrimage à Bécancour, Saguenay, Ville Sainte-Catherine, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Port-Cartier.)

«Je trouve que Trois-Rivières est un grand petit port, où nous pouvons faire de grandes choses, a dit au *Maritime Magazine* Benoit Richard, vice-président et chef de l'exploitation. C'est un port non spécialisé qui peut s'adapter avec souplesse aux besoins en services de ses clients.

«Bref, le Port est un excellent tremplin, parce qu'il nous donne accès au fleuve Saint-Laurent, au réseau ferroviaire et au réseau routier. Nous sommes au centre du Québec, et nous pouvons servir des industries de tous les domaines, dans toutes les régions.»

and to the highways," Mr. Richard said, adding: "We are situated in the centre of Quebec and can serve industries in all domains and all regions."

What's more, he emphasized, through the years the port has allowed Somavrac to diversify. "For instance, a decade ago pulp and paper companies accounted for 75% of our business – and today it's 10%. So now we are involved with sectors ranging from agriculture to aluminum and cement."

Mr. Richard also related how closely Somavrac and the port were working together to ensure that "port activities have a minimal environmental impact on the local adjacent population."

Most of Somavrac's customers are situated within a 2,500 km radius from Trois-Rivières in Quebec, Ontario and the Northeast United States.

From an overall perspective, Mr. Richard stressed that "we are not just a stevedoring enterprise. We are an enterprise of integrated services. Many of our clients are trying to re-center themselves to have one partner who focusses on their logistics challenges, one partner that takes care of their inventories.

"You can attribute this to a growing desire for management simplification. We, thus, help clients to deal with the complexity of supply chains. It is a kind of one-stop shopping with a partner that can offer all the services."

In conclusion, Mr. Richard described Somavrac's over-arching priority in these words: "Structural growth in the context of environmental sustainability and respecting the family culture of a company marking its 60th anniversary in 2023." 

Il souligne aussi qu'au fil des ans, le Port a permis à Somavrac de se diversifier: «Par exemple, il y a une décennie, les entreprises de pâte à papier représentaient 75 % de notre activité, alors que c'est 10 % aujourd'hui. Maintenant, nous travaillons dans des secteurs allant de l'agriculture à l'aluminium et au ciment.»

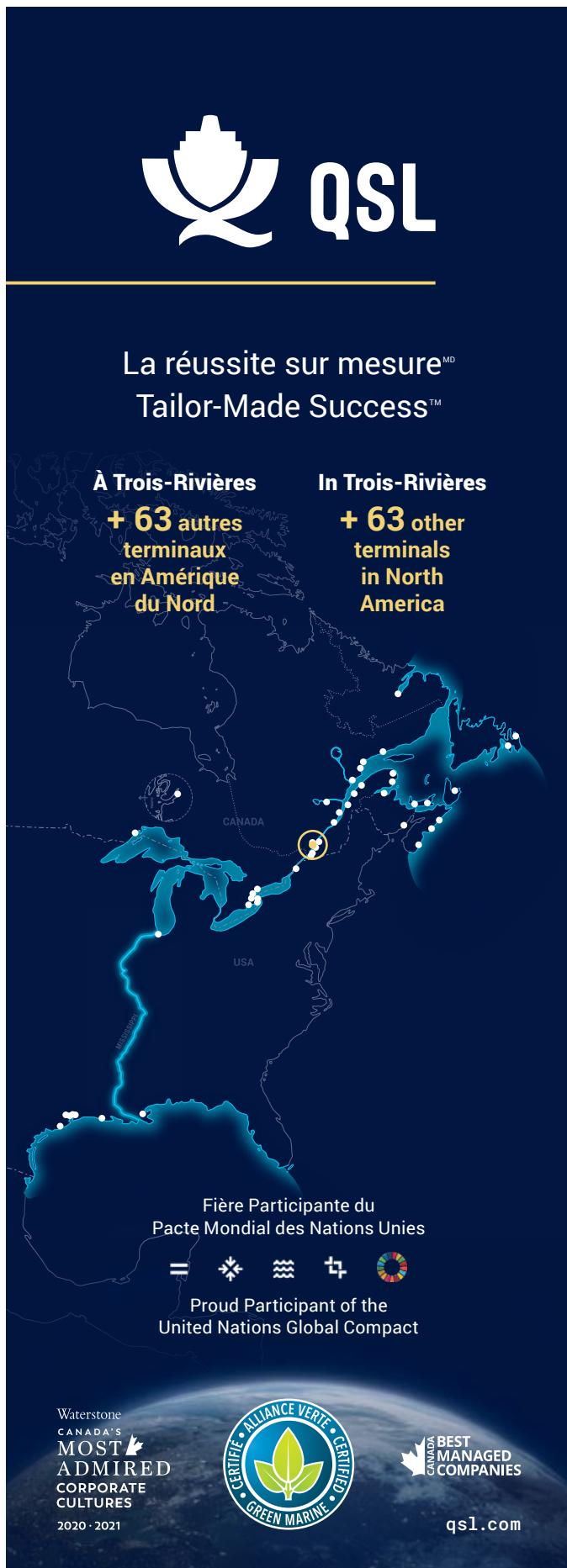
M. Richard indique aussi que Somavrac et le Port collaborent étroitement «pour que les activités portuaires aient un impact environnemental minimal pour la population environnante».

La plupart des clients de Somavrac se trouvent dans un rayon de 2500 km de Trois-Rivières, au Québec, en Ontario et dans le nord-est des États-Unis.

Globalement, insiste M. Richard, «nous ne sommes pas seulement une entreprise d'arrimage. Nous sommes une entreprise de services intégrés. Bon nombre de nos clients tentent de se recentrer de façon à avoir un partenaire qui s'occupe de leur logistique, un partenaire qui se charge de leurs stocks».

«Vous pouvez y voir un désir croissant de simplifier la gestion. Nous aidons les clients à faire face à la complexité des chaînes d'approvisionnement. C'est comme un guichet unique, avec un partenaire qui peut offrir tous les services.»

En conclusion, M. Richard décrit la grande priorité de Somavrac en ces mots: «une croissance structurale dans le contexte de la durabilité environnementale et dans le respect de la culture familiale d'une entreprise qui célébrera son 60^e anniversaire en 2023». 



The image features the QSL logo at the top right, consisting of a stylized white 'Q' icon followed by the letters 'QSL'. Below the logo is a dark blue background with white text. The text reads "La réussite sur mesure^{MD}" and "Tailor-Made Success™". To the left of the text is a map of North America with several white dots representing terminal locations. A yellow circle highlights a specific location on the Great Lakes coast. Text on the map includes "À Trois-Rivières", "+ 63 autres terminaux en Amérique du Nord", "In Trois-Rivières", "+ 63 other terminals in North America", "CANADA", "USA", and "MISSISSIPPI". At the bottom of the map, there is text in French and English: "Fière Participe du Pacte Mondial des Nations Unies" and "Proud Participant of the United Nations Global Compact", followed by five small icons. In the bottom left corner, there is text for "Waterstone CANADA'S MOST ADMIRED CORPORATE CULTURES 2020 - 2021" and "GREEN MARINE CERTIFIÉ ALLIANCE Verte CERTIFIED". In the bottom right corner, there is text for "BEST MANAGED COMPANIES CANADA" and "qsl.com".



KEY FACTS IN BRIEF

- As one of the 17 Canadian Port Authorities and active since 1882, the Port of Trois-Rivières on the St. Lawrence River is an important player in regional, national and international economic development for major industrial sectors such as the aluminum industry, forestry and agri-food.
- Strategically located halfway between Montreal and Québec City, the Port of Trois-Rivières welcomes 55,000 trucks, 11,000 railcars and more than 250 merchant and cruise ships annually originating from over 100 different ports in more than 40 countries around the world.
- The port handled nearly 4 million metric tons of traffic in 2021, with a solid increase forecast for 2022.
- Its annual economic impact is nearly \$220 million and the port supports more than 2000 direct, indirect and induced jobs.
- Construction of Terminal 21 is the centrepiece of the *On Course for 2030* strategic plan giving the port a strong multimodal and innovative dimension.
- Current waterfront projects estimated at \$350 million are slated for completion by 2026. 

FAITS SAILLANTS EN BREF

- Le Port de Trois-Rivières fait partie des 17 administrations portuaires canadiennes et est en activité depuis 1882. Il est un acteur important dans le développement économique régional, national et international, dans de grands secteurs industriels comme l'aluminium, la foresterie et l'agroalimentaire.
- Stratégiquement situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, le Port de Trois-Rivières accueille annuellement quelque 55 000 camions, 11 000 wagons et plus de 250 navires marchands et paquebots de croisière venant d'une centaine de ports situés dans plus de 40 pays à travers le monde.
- Le Port a manutentionné presque 4 millions de tonnes métriques de fret en 2021, et les résultats de 2022 s'annoncent prometteurs.
- Ses retombées économiques annuelles s'élèvent à près de 220 millions de dollars, et il soutient plus de 2000 emplois directs, indirects et induits.
- La construction du Terminal 21 est la pièce maîtresse du plan stratégique *Cap sur 2030* qui donnera au Port une forte dimension multimodale et innovatrice.
- Des projets au bord de l'eau, représentant un investissement estimé de 350 millions de dollars, devraient être achevés en 2026. 

MOTEUR DU COMMERCE
CANADIEN ET INTERNATIONAL



DRIVER OF CANADIAN
AND INTERNATIONAL TRADE

Maritime Magazine



FOR OVER
DEPUIS PLUS DE

27
YEARS/ANS

www.maritimemag.com



In the front, a steamer is moored to a concrete wharf (the Bureau wharf). Behind the three small steamers at the Shortis wharf, the Québec, of the Richelieu Company, is calling at its wharf, while the Dominion Coal is unloading a cargo of coal in front of the Ursuline Monastery.

Au premier plan, un vapeur est amarré à un quai de béton (le quai Bureau). Derrière les trois petits vapeurs au quai Shortis, le Québec, de la Compagnie du Richelieu, fait escale à son quai, tandis que la Dominion Coal décharge une cargaison de charbon vis-à-vis du monastère des Ursulines.

©PINSONNEAULT, ARCHIVES DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TROIS-RIVIÈRES (1906 OU 1907).

Historical highlights

- 1809. The first steamer arrived at the Trois-Rivières harbour. This launches the construction of berths and railway developments.
- In 1853, the first self-propelled ferry entered into service under the direction of Captain Charles Bourgeois of Sainte-Angèle-de-Laval.
- 1881, year when the Trois-Rivières Chamber of Commerce was founded to represent the Trois-Rivières business community.
- The following year, in 1882, the Harbour Commission was created with the mission of modernizing the harbour facilities, integrating them into the rail network and thus stimulating the region's economy.
- In 1893, the Dominion Coal Company rented a storage area on the Commissaires' dock, where a large quantity of coal transited. In 1911, its facilities and the unloading space being insufficient, the Dominion Coal Company moved to a new concrete dock built further west.

Faits marquants historiques

- 1809: le premier navire à vapeur arrive au havre de Trois-Rivières. Commence alors la construction de postes d'amarrage et le développement de chemins de fer.
- En 1853, le premier traversier motorisé navigue sous la direction du capitaine Charles Bourgeois de Sainte-Angèle-de-Laval.
- En 1881, la Chambre de commerce de Trois-Rivières est fondée pour représenter le milieu d'affaires trifluvien.
- En 1882, la Commission du Havre voit le jour et a pour mission de moderniser les installations du port, les intégrer au réseau ferroviaire et ainsi stimuler l'économie de la région.
- En 1893, la Dominion Coal loue un espace sur le quai des Commissaires, et une quantité importante de charbon y transite. En 1911, ses installations et l'espace de déchargement étant devenus insuffisants, la Dominion Coal s'installe sur un nouveau quai de béton construit plus à l'ouest.

Seen from the back, the installations of Louis-Napoléon Jourdain, proud owner of the “first grain elevator” in the Port of Trois-Rivières.

Vues de l'arrière, les installations de Louis-Napoléon Jourdain, fier possesseur du «premier élévateur à grain» au Port de Trois-Rivières.



©ARCHIVES DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TROIS-RIVIÈRES (VERS 1925).

- C'est en 1920 que l'on voit apparaître la Canadian International Paper (CIP), alors que la consommation annuelle de papier journal aux États-Unis atteint les 2 millions de tonnes.
- Louis-Napoléon Jourdain fait construire en 1920 le premier élévateur à grain situé au Port de Trois-Rivières. Il est en béton et en brique, à l'épreuve du feu.
- En 1923, la St. Lawrence Paper Mill s'installe à Trois-Rivières. Elle deviendra plus tard la Domtar, puis la Kruger.
- En 1925, la CIP procède à des travaux d'agrandissement en ajoutant quatre machines à papier aux quatre existantes. Elle sera à l'époque l'usine papetière la plus grande et la plus moderne de la planète.
- En juin 1929, les commissaires du Havre reçoivent du gouvernement fédéral un prêt de 3 millions de dollars pour construire plusieurs quais et créer de nouveaux terminaux.
- Les commissaires du Havre perçoivent le potentiel de l'élévateur Jourdain. En 1934, des négociations sont entreprises dans le but de l'acheter. Pendant que les commissaires attendent le financement pour ce projet, la compagnie torontoise Upper Lakes and St. Lawrence Transportation projette d'ériger une structure semblable à Trois-Rivières. Ce projet prendra son envol en 1936.

- The Canadian International Paper (CIP) Company began its activities in 1920, while annual newsprint consumption in the United States was attaining 2 million tonnes.
- Louis-Napoléon Jourdain had the first grain elevator built in 1920 at the Port of Trois-Rivières. This elevator, built in concrete and brick, was fireproof.
- In 1923, the St. Lawrence Paper Mill moved to Trois-Rivières, and later became Domtar, and then Kruger.
- In 1925, CIP carried out an expansion project by adding four paper machines to the four already in operation. At that time, it would become the largest and most modern paper mill in the world.
- In June 1929, the harbour commissioners obtained a \$3 million loan from the federal government to build several docks and create new terminals.
- The harbour commissioners recognized the potential of the Jourdain elevator. In 1934, negotiations were undertaken to purchase this elevator. While the commissioners were awaiting funding for this project, Toronto-based Upper Lakes and St.Lawrence Transportation Company planned to build a similar structure in Trois-Rivières. This project took off in 1936.



©ARCHIVES PHOTOGRAPHIQUES DU NOUVELLISTE (DÉCEMBRE 1957)

View of the eastern section of the Port from the basin. Part of Shed 15 can be seen to the left, as well as Sheds 13 and 14 to the right. The new warehouse is under construction in front of Shed 10.

Vue de la section est du Port à partir du bassin. On peut voir une partie du hangar 15 à gauche, ainsi que les hangars 13 et 14 vers la droite. Le nouvel entrepôt est en construction devant le hangar 10.

- Until 1935, the Harbour Commission gradually acquired the entire river bank, from the Saint-Maurice River mouth up to the far west of the city.
- In 1936, the Harbour Commission was dissolved and the National Harbours Board was created.
- The demand for grain continued to grow, prompting Upper Lakes to begin construction of a large auxiliary timber warehouse in 1940.
- In 1956, the construction of a second elevator began, and two new towers were added in 1958 and 1959.
- The opening of the St. Lawrence Seaway in the spring of 1959 would allow for increased marine traffic and opened up new opportunities for the grain market.
- Upper Lakes felt that its facilities were insufficient to meet the demand and decided to begin construction of a third elevator in the summer of 1962.
- In 1963, the Prommel Group, now called Groupe Somavrac, was founded at the Port of Trois-Rivières. The group's main activities comprise the stowage, transportation, storage, distribution, handling, and processing of chemicals.
- In 1970, Logistec Corporation acquired the shipping agency Ramsey Greig as well as Three Rivers Shipping Co. Ltd. and J. C. Malone Company Ltd.
- In 1978, the Ontario-based Upper Lakes Group created a division responsible for administering the Trois-Rivières facilities called Les Élévateurs des Trois-Rivières (ÉTR).

- Jusqu'en 1935, la Commission du Havre acquiert progressivement l'ensemble de la berge fluviale, de la rivière Saint-Maurice jusqu'à l'extrême ouest de la ville.
- En 1936, la Commission du Havre est dissoute et le Conseil des ports nationaux est créé.
- La demande pour le grain ne cesse de croître, ce qui incite Upper Lakes à entreprendre en 1940 la construction d'un grand entrepôt auxiliaire en bois.
- En 1956 débute la construction d'un deuxième élévateur, et deux nouvelles tours s'ajoutent, en 1958 et 1959.
- L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, au printemps 1959, facilitera l'accroissement de la circulation maritime et ouvre de nouveaux débouchés pour le marché du grain.
- La compagnie Upper Lakes estime que ses installations sont insuffisantes pour répondre à la demande et décide d'entreprendre la construction d'un troisième élévateur à l'été 1962.
- En 1963, le Groupe Prommel, aujourd'hui appelé Groupe Somavrac, voit le jour au Port de Trois-Rivières. Il a comme principales activités l'arrimage, le transport, l'entreposage, la distribution, la manutention et la transformation de produits chimiques.
- En 1970, Logistec Corporation acquiert l'agence maritime Ramsey Greig ainsi que Three Rivers Shipping Co. Ltd. et J.C. Malone & Company Ltd.
- En 1978, la compagnie ontarienne Upper Lakes Group crée une division chargée de l'administration d'installations trifluviennes: Les Élévateurs des Trois-Rivières (ÉTR).

*Under the first of
Dominion Coal's
two massive mobile
cranes.*

Sous la première des deux imposantes grues mobiles de la Dominion Coal.



©ARCHIVES PHOTOGRAPHIQUES DU NOUVELLISTE (SEPTEMBRE 1960)

- En 1981, ÉTR décide de remplacer les cinq chutes à grain par trois tours d'expédition télescopiques qui permettent de charger plus rapidement des navires de plus fort tonnage, comme les navires Panamax.
- En 1983, on met sur pied la Société canadienne des ports, aussi appelée Ports Canada, qui remplacera le Conseil des ports nationaux. Il y aura deux catégories de ports: les sociétés de ports locales et les ports divisionnaires tels que Trois-Rivières.
- En 1999, la Société canadienne des ports est dissoute et le gouvernement du Canada entreprend une importante réforme. Trois-Rivières fait partie des ports nationaux, et l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) est créée aux termes de la *Loi maritime du Canada*. Les gestionnaires du Port construisent un nouveau hangar pour l'entreposage de marchandises générales. De plus, les quais 19 et 20 sont refaits à neuf.
- Une réflexion sur l'avenir du Port mène l'APTR à lancer en 2008 un ambitieux plan de développement intitulé *Cap sur 2020*.
- En 2013, Upper Lakes Group conclut la vente de sa division grains, comprenant Les Élévateurs des Trois-Rivières, à la Commission canadienne du blé.
- En 2015, la Commission canadienne du blé fusionne ses installations avec Bunge Canada pour donner naissance à l'entreprise G3 Canada, qui exploite aujourd'hui le terminal des élévateurs du Port. **M**
- Le 10 octobre 2018, l'APTR dévoile son plan de développement *Cap sur 2030*. En plus de poursuivre les investissements dans les infrastructures portuaires dans l'optique d'un développement durable, le plan vise à réaliser pleinement le potentiel du caractère urbain du Port. **M**
- In 1981, ÉTR decided to replace the five grain chutes with three telescopic shipping towers that would allow for faster loading of larger ships, such as Panamax-class vessels.
- In 1983, the Canada Ports Corporation, also known as Ports Canada, was created to replace the National Harbours Board. Two categories of ports would thus be created: local port corporations, and divisional ports such as Trois-Rivières.
- In 1999, the Canada Ports Corporation was dissolved, and the Government of Canada launched a major reform. Under this reform, Trois-Rivières was listed as a national port, and the Trois-Rivières Port Authority was created under the terms of the *Canada Marine Act*. The port managers built a new warehouse for the storage of general cargo. In addition, docks 19 and 20 were rehabilitated.
- A forward-looking reflection on the future of the port led the TRPA in 2008 to draw up an ambitious development plan entitled *On Course for 2020*.
- In 2013, Upper Lakes Group concluded the sale of its grain division, including Les Élévateurs des Trois-Rivières, to the Canadian Wheat Board.
- In 2015, the Canadian Wheat Board merged its facilities with Bunge Canada to create G3 Canada Limited, which currently operates the elevator terminal at the Port.
- On October 10, 2018, the TRPA unveiled its *On Course for 2030* development plan for 2030. In addition to continuing investments in port infrastructure in the context of sustainable development, this plan aims to fully deploy the potential of the Port's urban character. **M**



Andrée Brousseau, Curator and Executive Director of the Musée Pierre-Boucher, extols “the magic effect on visitors” of the Hommage au Saint-Laurent collection.

Andrée Brousseau, conservatrice et directrice générale du Musée Pierre-Boucher, vante «l'effet magique» que la collection *Hommage au Saint-Laurent* produit chez les visiteurs.

©SOPHIE BELINA BRZOZOWSKA

Port artists' collection immortalizes the St. Lawrence

There are many appealing features to the port/city of Trois-Rivières. And history would have it that 2022 represents the 140th anniversary of both Canada's oldest private museum and the port situated mid-way between Montreal and Québec City on the St. Lawrence River. Moreover, the port and the museum, as explained later, are partners in a very special initiative glorifying the St. Lawrence region.

Housed at the Séminaire Saint-Joseph de Trois-Rivières, the Musée Pierre-Boucher has a collection of 27,000 artistic and historical objects. A dozen or so temporary exhibitions are presented annually. The Chapel of the Seminary and the Salle Maurice L. Duplessis in honour of the native son who was longtime Premier of Quebec (1936-1939, 1944-1959) have permanent exhibitions.

But recently a new exceptional collection called *Hommage au Saint-Laurent* has become available for public view that, in the words of Curator and Executive Director Andrée Brousseau, is having “a magic effect on visitors.”

No wonder! The collection consists of 100 oil paintings and sketches by five highly-talented artists that immortalize the majestic St. Lawrence environment with its series of quaint villages, rolling hills, and spectacular coastline. A five-year journey took them from the Gulf of St. Lawrence to Kingston and the Thousand Islands.

Le Port immortalise le Saint-Laurent avec une collection d'artistes

Il y a tant d'attrait dans la ville portuaire de Trois-Rivières! Et il se fait qu'en 2022, le plus ancien musée privé du Canada et le port sur le fleuve Saint-Laurent à mi-chemin entre Montréal et Québec célèbrent tous deux leur 140^e anniversaire. D'ailleurs, le Port et le Musée s'associent dans le cadre d'une initiative spéciale à la gloire de la région du Saint-Laurent.

Le Musée Pierre-Boucher, au Séminaire Saint-Joseph de Trois-Rivières, possède une collection de 27 000 articles d'art et objets historiques. Une douzaine d'expositions temporaires y sont présentées chaque année. La chapelle du Séminaire et la salle Maurice L. Duplessis – honorant le fils du pays qui a été longuement premier ministre du Québec (1936 à 1939, 1944 à 1959) – présentent des expositions permanentes.

Récemment, une nouvelle collection exceptionnelle, intitulée *Hommage au Saint-Laurent*, a été mise en montre. Selon la conservatrice et directrice générale Andrée Brousseau, elle produit un effet magique chez les visiteurs.

Il y a de quoi! La collection comprend 100 peintures à l'huile et croquis de cinq artistes de grand talent. Elles immortalisent le majestueux Saint-Laurent et sa série de villages pittoresques, ses paysages ondulés et ses rives spectaculaires. Pendant cinq ans, leurs auteurs ont parcouru la région, depuis le golfe jusqu'à Kingston et les Mille-Îles.

L'été dernier, les artistes Gérard Boulanger, Yvon Lemieux, Raymond Quenneville, Robert Roy et Yvon St-Aubin étaient présents sur place de temps à autre pour discuter de leur aventure avec les visiteurs.

Comment est-ce que la collection est arrivée au Musée? C'est tout un feuilleton.

D'abord, c'est en juin 2015 que Raymond Quenneville et Yvon St-Aubin formulent l'idée d'un projet conjoint. Les trois autres artistes les rejoindront peu après.

En octobre 2017, Jean D'Amour, ministre délégué aux affaires maritimes, leur ouvre les portes de l'Assemblée nationale. Ont lieu en même temps une réunion d'exploitants de navires et la réception parlementaire de la Journée maritime québécoise.

Diverses peintures sont exposées, et elles impressionneront les représentants de l'industrie, dont Gaétan Boivin, PDG du Port de Trois-Rivières.

M. Boivin a confié au *Maritime Magazine* que dès ses débuts dans l'industrie maritime, il pensait qu'il était extrêmement important que des artistes mettent en valeur la contribution d'acteurs clés à la vie quotidienne dans la région du Saint-Laurent. D'ailleurs depuis des années, au début de la saison, il remet une peinture d'un artiste de la Mauricie au capitaine du premier navire océanique arrivant au Port.

Il n'est donc pas étonnant qu'à l'automne 2020, le Port de Trois-Rivières ait fait l'acquisition de l'ensemble de la collection *Hommage au Saint-Laurent*.

C'est l'avis de la conservatrice Andrée Rousseau: «Je ne m'étonne pas que Gaétan ait eu cette idée. Il représente si bien l'amour de la vie et il est très proche de la population et du fleuve. La collection mérite d'être connue ailleurs au Québec, au Canada et au-delà.»

De fait, il y a eu des ébauches de projets qui pourraient aboutir en 2023... 

In addition to video illustration, visitors have benefited from periodic in-person exchanges with the five Quebec artists whose works have intimately portrayed the many unique features of the St. Lawrence environment.

En plus d'une illustration vidéo, les visiteurs ont bénéficié d'échanges périodiques en personne

avec les cinq artistes québécois dont les œuvres révèlent l'intimité de nombreux aspects uniques du milieu du Saint-Laurent.

©SOPHIE BELINA BRZOZOWSKA

As of last summer, artists Gérard Boulanger, Yvon Lemieux, Raymond Quenneville, Robert Roy and Yvon St-Aubin, have been on hand at regular intervals to share their adventure with visitors.

How did the collection reach the museum? A story of several chapters.

Firstly, it was in June 2015 that Raymond Quenneville and Yvon St-Aubin came up with the idea of a joint project. They were joined shortly later by three other artists.

Then, in October 2017 the five artists were introduced at the National Assembly by Jean D'Amour Quebec's Minister of Maritime Affairs. This coincided with a meeting of Quebec shipoperators and the Quebec Marine Day parliamentary reception.

A number of paintings were displayed – catching the eye of, among other industry representatives, Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières.

From his early days in the maritime industry, Mr. Boivin told *Maritime Magazine*, he felt it was highly important for artists to raise public awareness by extolling the contribution of key stakeholders to everyday life in the St. Lawrence region in some way. In this regard, for a number of years now, he has presented a painting of a Mauricie region artist to the captain of the first ocean vessel of the year to arrive at the port.

So it was perhaps not surprising that in the autumn of 2020 that the Port of Trois-Rivières acquired the whole *Hommage au Saint-Laurent* collection.

For her part, Curator Andrée Rousseau acknowledges: "It did not surprise me that Gaétan had this idea. He so strongly portrays a love of life and is very close to people and the river. The collection deserves to be shared elsewhere in Quebec, Canada and beyond."

Indeed, there have been some inquiries that could come to fruition in 2023... 



JOURNAL

Ocean Group acquires Chantier Maritime Verreault

Ocean Group recently announced the acquisition of Chantier Maritime Verreault, located in the municipality of Les Méchins in the Gaspé Peninsula. Financial details were not disclosed.

With this transaction, Ocean Group increases its capacity, enhances its expertise and adds about one hundred competent and committed workers to its workforce. In doing so,

Ocean Group continues to expand in the Canadian and international markets, in addition to consolidating its Quebec roots.

The transaction further gives Ocean Group another high-capacity site for ship repair and transformation, complementary to its facilities in Les Méchins, Isle-aux-Coudres.

“Combining our expertise with that of the Verreault shipyard is a concrete

Le Groupe Océan acquiert le Chantier Maritime Verreault

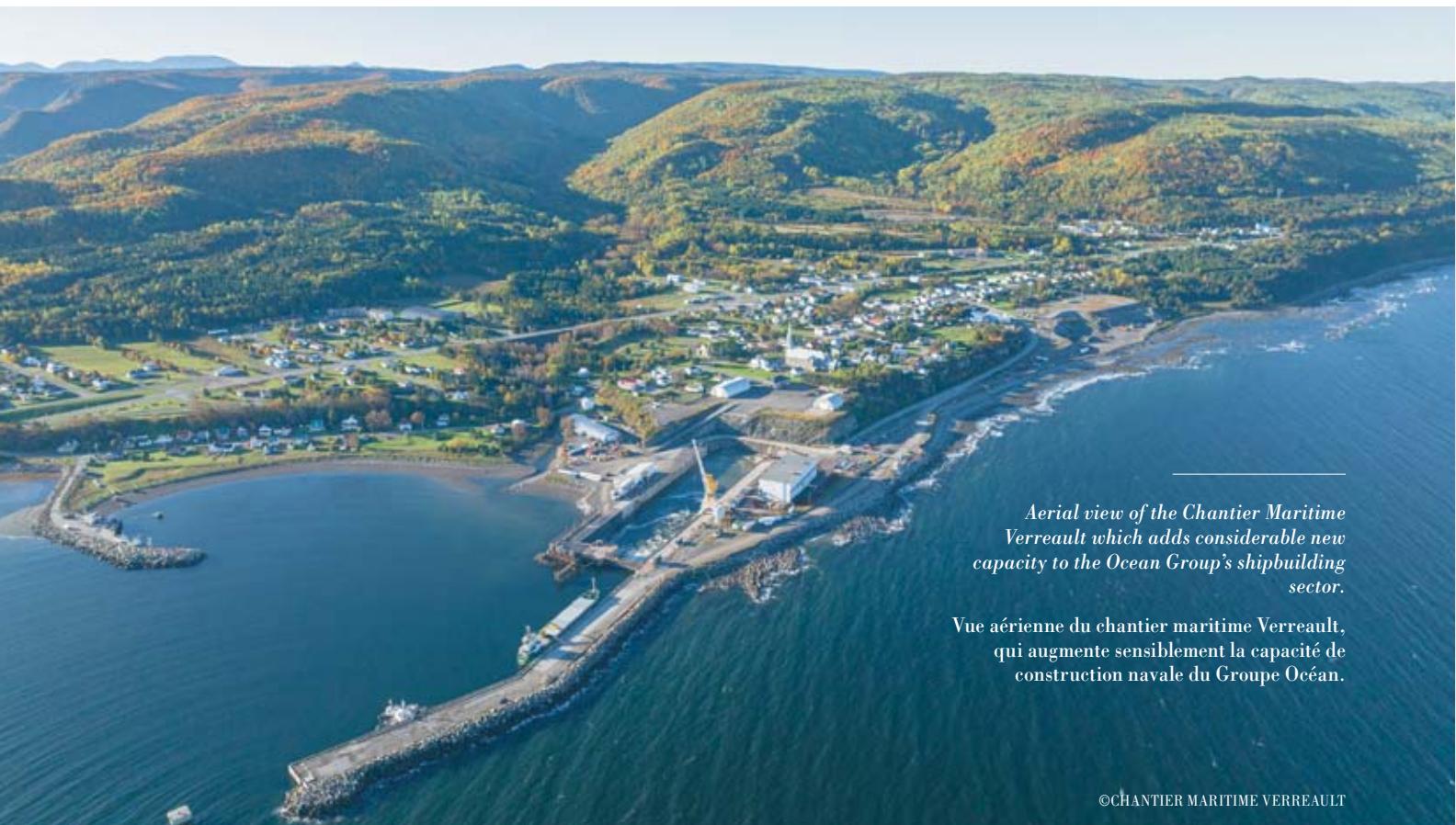
Le Groupe Océan a récemment annoncé l'acquisition du Chantier maritime Verreault, situé dans la municipalité des Méchins, en Gaspésie. Les détails financiers n'ont pas été divulgués.

Avec cette transaction, le Groupe Océan augmente sa capacité, améliore son expertise et ajoute une centaine de travailleurs compétents et engagés à son effectif. Ce faisant, le Groupe Océan poursuit son expansion sur les marchés cana-

dien et international, en plus de consolider ses racines québécoises.

De plus, la transaction donne au Groupe Océan un autre site de grande capacité pour la réparation et la transformation de navires, complémentaire à ses installations des Méchins, Isle-aux-Coudres.

«L'association de notre expertise à celle du chantier Verreault est un exemple concret de notre volonté d'accroître notre offre de services au bénéfice de



Aerial view of the Chantier Maritime Verreault which adds considerable new capacity to the Ocean Group's shipbuilding sector.

Vue aérienne du chantier maritime Verreault, qui augmente sensiblement la capacité de construction navale du Groupe Océan.

©CHANTIER MARITIME VERREAU

nos clients», a déclaré Jacques Tanguay, président et chef de la direction du Groupe Océan. «La synergie de nos forces respectives, la somme de nos expériences et la compétence de nos équipes nous permettent d'aborder avec confiance cette nouvelle étape de notre croissance. Pour notre 50^e anniversaire, nous nous donnons tous les outils nécessaires pour mieux affronter les défis passionnantes que l'avenir nous promet.»

Fondé en 1956 par le capitaine Borromée Verreault, le chantier naval Verreault est spécialisé dans la réparation et la transformation de navires. Considéré comme l'un des chantiers navals les plus performants de l'est du continent, le chantier occupe une place importante sur la scène maritime québécoise et canadienne. Il est doté d'une cale sèche de 244 mètres de long et de 56 mètres de large. Le Groupe Océan ajoute également à sa flotte les deux remorqueurs Verreault qui assurent actuellement le service aux quais des Méchins et de Matane.

Au fil des ans, en raison de problèmes de santé, Denise Verreault, qui a pris la relève de son père pendant plus de trente ans, avait délégué la gestion de son entreprise au président et chef des opérations, Richard Beaupré, qui a déclaré: «Nous parta-

geons avec le Groupe Océan les mêmes valeurs d'entreprise et une vision commune de l'industrie. Une vision synonyme de prospérité pour notre chantier naval, où notre expertise sera mise à profit dans les nombreux projets actuels et futurs. La meilleure façon d'envisager l'avenir et la pérennité de notre entreprise était certainement d'intégrer le Groupe Océan.»

L'expansion des activités et de l'offre de services du Groupe Océan lui permettra de se positionner encore plus avantageusement pour la réalisation de projets de plus grande envergure, notamment ceux émanant de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) avec le gouvernement fédéral. Le groupe est déjà un partenaire de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne, et sert de nombreuses agences gouvernementales à travers le pays et à l'international.

Le Groupe Océan est une société privée qui compte parmi ses actionnaires la Caisse de dépôt et placement du Québec et le Fonds de solidarité FTQ. Son siège social est situé dans la ville de Québec. La société exerce ses activités principalement au Québec, en Ontario, en Alberta, en Colombie-Britannique et dans les Caraïbes. . M

example of our desire to increase our service offering for the benefit of our clients," said Jacques Tanguay, President and Chief Executive Officer of Ocean Group. "The synergy of our respective strengths, the sum of our experiences and the competence of our teams allow us to approach this new milestone in our growth with confidence. For our 50th anniversary, we are giving ourselves all the tools we need to better face the exciting challenges that the future promises."

Founded in 1956 by Captain Borromée Verreault, the Verreault shipyard specializes in ship repair and conversion. Considered one of the most efficient shipyards on the eastern part of the continent, the shipyard occupies an important place on the Quebec and Canadian maritime scene. It is equipped with a dry dock 244 metres long and 56 metres wide.

Ocean Group is also adding to its fleet the two Verreault tugs that currently provide service at the Les Méchins and Matane docks.

Over the years, due to health problems, Denise Verreault, who took over from her father for more than thirty years, had delegated the management of her company to the

President and Chief Operating Officer, Richard Beaupré, who declared: "We share the same corporate values and a common vision of the industry with Ocean Group. A vision synonymous with prosperity for our shipyard, where our expertise will be put to good use in the many current and future projects. The best way to envisage the future and the sustainability of our company was certainly to integrate Ocean Group."

The expansion of Ocean Group activities and service offering will enable it to position itself even more advantageously for the realization of larger-scale projects, particularly those emanating from the National Shipbuilding Strategy (NSN) with the federal government. The group is already a partner of the Royal Canadian Navy and the Canadian Coast Guard, and serves numerous government agencies across the country and internationally.

Ocean Group is a privately held company whose shareholders include the Caisse de dépôt et placement du Québec and the Solidarity Fund QFL. Headquartered in Quebec City, the company operates primarily in Quebec, Ontario, Alberta, British Columbia and the Caribbean. M

Les incidents de piraterie dans le monde atteignent leur plus bas niveau depuis 1992

Le Bureau maritime international (BMI) de la CCI appelle les acteurs régionaux et internationaux à poursuivre leurs efforts, notamment dans le golfe de Guinée, alors que les incidents de piraterie et de vols à main armée dans le monde atteignent leur plus bas niveau depuis 1992.

Le dernier rapport trimestriel mondial sur la piraterie de l'ICC IMB fait état de 90

incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires au cours des neuf premiers mois de 2022, soit le chiffre le plus bas enregistré depuis trois décennies.

Les auteurs de ces actes ont réussi à accéder aux navires dans 95 % des incidents signalés, qui se répartissent en 85 navires arraisonnés, quatre tentatives d'attaque et un navire détourné. Dans de nombreux cas, les

Global piracy incidents reach lowest levels since 1992

The ICC International Maritime Bureau (IMB) is calling for regional and international players to sustain their efforts, particularly in the Gulf of Guinea, as global piracy and armed robbery incidents reach their lowest levels since 1992.

ICC IMB's latest global quarterly piracy report details 90 incidents of piracy and armed robbery against

ships in the first nine months of 2022, the lowest recorded figure in three decades.

Perpetrators were successful in gaining access to the vessels in 95% of the reported incidents which are broken down as 85 vessels boarded, four attempted attacks, and one vessel hijacked. In many of the cases vessels were either at anchor or steaming when boarded, with

nearly all the incidents occurring during the hours of darkness.

Though these are amongst the lowest reports in decades, violence to crew continues with 27 crew taken hostage, six assaulted and five threatened. The risk to the crew, however petty or opportunistic the incident, remains real.

Of the 90 global piracy and armed robbery incidents, 13 have been reported in the Gulf of Guinea region – compared to 27 over the same period of 2021 – signaling a positive and significant decline in the number of reported incidents in the region off west Africa which emerged as the world's biggest piracy hotspot in recent years. **M**

navires étaient soit à l'ancre, soit en train de naviguer lorsqu'ils ont été arraisonnés, et presque tous les incidents se sont produits dans l'obscurité. Bien que ces chiffres soient parmi les plus bas depuis des décennies, la violence à l'égard de l'équipage se poursuit avec 27 membres d'équipage pris en otage, six agressés et cinq menacés. Le risque pour l'équipage, aussi insignifiant ou opportuniste que soit l'incident, reste réel.

Sur les 90 incidents de piraterie et de vols à main armée recensés dans le monde, 13 ont été signalés dans la région du golfe de Guinée – contre 27 au cours de la même période en 2021 – ce qui indique une baisse positive et significative du nombre d'incidents signalés dans la région située au large de l'Afrique de l'Ouest, qui est devenue le plus grand foyer de piraterie du monde ces dernières années. **M**

International Chamber of Shipping urges enhanced action by carriers to protect endangered whale species

The International Chamber of Shipping (ICS) has encouraged the global shipping industry to take more action to reduce the risk of harm to endangered whale species.

This is an issue that the shipping industry takes seriously and has resulted in the implementation of measures that aim to prevent collisions between whales and ships,

ICS exhorte les transporteurs à renforcer leurs actions pour protéger les espèces de baleines en voie de disparition

La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a encouragé l'industrie mondiale du transport maritime à prendre davantage de mesures pour réduire le

risque de nuire aux espèces de baleines en voie de disparition.

Il s'agit d'un problème que l'industrie du transport maritime prend au sérieux et qui a abouti à la mise en œuvre



© DREAMSTIME

In the past few years, shipping lines around the world have been taking increased steps to protect vulnerable whales.

Ces dernières années, les compagnies maritimes du monde entier ont pris de plus en plus de mesures pour protéger les baleines vulnérables.

de mesures visant à prévenir les collisions entre les baleines et les navires, de la réduction de la vitesse des navires et du réacheminement à l'engagement des parties prenantes pour accroître la sensibilisation.

Guy Platten, secrétaire général de l'ICS, a déclaré: «Les baleines sont une espèce vulnérable et en voie de disparition. L'océan est leur maison, et nous devons nous assurer que les activités maritimes internationales tiennent compte de leur présence. Il est vraiment positif de voir nos membres travailler avec des ONG sur des initiatives qui traitent de ce grave problème. Il y a toujours plus à faire.»

Des mesures importantes ont déjà été prises par l'industrie pour aider à protéger les mammifères marins. Cela comprend les régions du monde où des limites de vitesse s'appliquent aux navires, comme le fleuve Saint-Laurent au Canada et le détroit de Gibraltar. Il existe également des conseils sur les «zones maritimes parti-

culièrement sensibles» qui mettent en garde les navigateurs sur «l'évitement des baleines». Les armateurs sont encouragés à suivre les orientations nationales et internationales pertinentes.

L'Association des armateurs allemands (VDR) a annoncé cet été son soutien à deux initiatives de protection des baleines par les ONG OceanCare et le Fonds international pour la protection des animaux (IFAW). Les deux initiatives visent à protéger les baleines en redirigeant les navires pour éviter les zones à haut risque de collisions. L'initiative OceanCare vise à protéger les cachalots en Méditerranée orientale, et l'initiative IFAW vise à protéger les baleines bleues dans les eaux côtières au large de la pointe sud du Sri Lanka.

«Après avoir été approchés par les ONG pour demander notre soutien à leurs deux initiatives, nous avons accueilli avec empressement la proposition des ONG et en avons discuté avec nos membres», a

from reducing vessel speed and rerouting to engaging stakeholders to raise further awareness.

Guy Platten, ICS Secretary General, commented: "Whales are a vulnerable and endangered species. The ocean is their home, and we must make sure that international shipping activities are mindful of their presence. It is really positive to see our members working with NGOs on initiatives that address this serious issue. There is always more that can be done."

Significant steps have already been taken by the industry to help protect marine mammals. This includes areas around the world where speed limits apply to vessels, such as the St Lawrence River in Canada and the Gibraltar straits. There is also guidance on 'Particularly Sensitive Sea Areas' which provide caution to mariners on 'whale avoidance'. Shipowners are encouraged to follow the relevant national and international guidance.

The German Shipowners' Association (VDR) announced this past summer its support of two whale protection initiatives by the NGOs OceanCare and the International Fund for Animal Welfare (IFAW). Both initiatives aim to protect whales by rerouting ships to avoid areas at high risk of collisions. The OceanCare initiative aims to protect sperm whales in the Eastern Mediterranean, and the IFAW initiative aims to protect blue whales in the coastal waters off the southern tip of Sri Lanka.

"After having been approached by the NGOs asking for our support of both their initiatives, we eagerly embraced the NGOs' proposal and discussed it with our members," said Dr Martin Kröger, Chief Executive Officer of the VDR. "The feedback has unambiguously indicated that we are all happy to take minor diversions to protect the whales there."

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



Urgence Marine Environment

Call : 514.640.3138



**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



www.ume-qc.com

**Port of Montreal (Quebec) CANADA
Port of Québec (Quebec) CANADA**

The VDR's more than 150 member companies have now been officially asked to reroute their ships to avoid these critical whale habitats. Christian Naegeli, the VDR's Marine Advisor on Maritime Safety, Nautical & Technical Affairs, and the Environment, added: "There are possibilities to bypass the whales' habitats by just a few nautical miles in both places – safely, legally, and without much extra effort or expense."

Nicolas Entrup, Director of International Relations

at OceanCare, said: "Re-routing saves whales' lives and we truly appreciate the steps taken by VDR, but also shipping companies themselves, such as MSC Mediterranean Shipping Company. The science-based approach to identify important marine mammal areas such as the Hellenic Trench and the waters south of Sri Lanka allows the shipping sector to take action, but also provides guidance to policy makers".



déclaré le Dr Martin Kröger, directeur général de la VDR. «Les commentaires ont indiqué sans ambiguïté que nous sommes tous heureux de faire des détournements mineurs pour protéger les baleines là-bas.»

Les plus de 150 entreprises membres du VDR ont maintenant été officiellement invitées à dérouter leurs navires pour éviter ces habitats critiques des baleines. Christian Naegeli, conseiller maritime du VDR pour la sécurité maritime, les affaires nautiques et techniques et l'environnement, a ajouté: «Il existe des possibilités de contourner les habitats des baleines de quelques milles marins seulement aux deux endroits – en toute sécurité, léga-

lement et sans trop de frais supplémentaires, effort ou dépense.

Nicolas Entrup, directeur des relations internationales chez OceanCare, a déclaré: «Le réacheminement sauve la vie des baleines et nous apprécions vraiment les mesures prises par VDR, mais aussi les compagnies maritimes elles-mêmes, comme Mediterranean Shipping Company (MSC). L'approche scientifique pour identifier les zones importantes pour les mammifères marins telles que la fosse hellénique et les eaux au sud du Sri Lanka permet au secteur du transport maritime de prendre des mesures, mais fournit également des orientations aux décideurs politiques.»



Heddle Shipyards awarded \$135m contract for life extension of CCGS Terry Fox

Heddle Shipyards of St. Catharines, ON was recently awarded a \$135.5 million dollar contract for the Vessel Life Extension (VLE) of the Canadian Coast Guard heavy icebreaker (CCGS) **Terry Fox** originally built in 1983. The company indicated the big contract secured the future of the Port Weller Dry Docks for the next generation of Ontario shipbuilders.

The nearly three-year project will involve an extensive engineering, planning and procurement phase, with

shipyard work scheduled to begin in December 2023. The multi-year project will create and sustain over 200 jobs at the Port Weller Dry Docks through the summer of 2025 when the CCGS **Terry Fox** is scheduled for redelivery.

As the largest single project in the history of the Canadian Coast Guard's VLE Program, the CCGS **Terry Fox** VLE will create broad economic and social benefits for St. Catharines, the Niagara Region, Ontario and Canada.



Heddle Shipyards obtient un contrat de 135 millions de dollars pour le prolongement de la durée de vie du NGCC Terry Fox

Heddle Shipyards de St. Catharines, en Ontario, a récemment obtenu un contrat de 135,5 millions de dollars pour le prolongement de la durée de vie du brise-glace lourd de la Garde côtière canadienne (NGCC) **Terry Fox**, construit en 1983. L'entreprise a indiqué que ce contrat important assurait l'avenir des cales sèches de Port Weller pour la prochaine génération de constructeurs de navires de l'Ontario.

Le projet, qui s'étendra sur près de trois ans, comprendra une vaste phase d'ingénierie, de planification et d'approvisionnement,

et les travaux au chantier naval devraient commencer en décembre 2023. Ce projet pluriannuel permettra de créer et de maintenir plus de 200 emplois à la cale sèche de Port Weller jusqu'à l'été 2025, date à laquelle le NGCC **Terry Fox** devrait être livré à nouveau.

En tant que projet unique le plus important de l'histoire du programme d'ELV de la Garde côtière canadienne, l'ELV du NGCC **Terry Fox** créera de vastes avantages économiques et sociaux pour St. Catharines, la région du Niagara, l'Ontario et le Canada.





© MPA

New equipment for CanEst will boost capacity for loading and unloading containers as well as other improvements.

Le nouvel équipement de CanEst augmentera la capacité de chargement et déchargement de conteneurs, entre autres améliorations.

Investissement de 8M de Transports Canada dans CanEst

Le ministre des Transports, Omar Alghabra, et la secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Annie Kourakis, ont annoncé récemment un investissement de jusqu'à environ 8 millions de dollars pour DG CanEst Transit Inc. afin de lui permettre de mettre à niveau son infrastructure existante et d'acheter du nouvel équipement pour ses installations au Port de Montréal. Le financement a été fourni dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux.

Le projet, d'une valeur totale de 18 millions de dollars, permettra d'accroître le nombre de conteneurs entreposés sur place, d'améliorer la qualité du service de nettoyage des grains, d'optimiser la circulation dans la gare de triage et d'augmenter la capacité de chargement et de manutention des conteneurs. Ainsi, les biens essentiels canadiens, comme les grains et d'autres produits agricoles, pourront continuer d'être ex-

pédiés de façon fiable aux fins d'importation et d'exportation. Marc-Aurel Clapperton, directeur général, DG CanEst Transit Inc., déclare: «Nous vivons aujourd'hui une étape importante pour l'industrie agroalimentaire canadienne; c'est le résultat de la réputation de qualité et de fiabilité que nous avons réussi à établir avec nos partenaires. Si les deux dernières années nous ont révélé quelque chose, elles ont démontré l'importance de la chaîne d'approvisionnement, ce qui n'a fait qu'approfondir notre engagement à rationaliser le processus d'exportation.

«Nous sommes honorés de nous voir confier un financement qui non seulement améliorera notre infrastructure et notre capacité à desservir les marchés établis et émergents du monde entier, mais qui continuera également de mettre en valeur les contributions et la croissance inégalées du Canada à l'économie agricole.» **M**

Transport Canada invests \$8 million in CanEst grain terminal equipment

The Minister of Transport, Omar Alghabra, and Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Annie Kourakis, recently announced an investment of up to nearly \$8 million for DG CanEst Transit Inc. to update existing infrastructure and purchase new equipment for its facilities located in the Port of Montréal. The funding was provided under the National Trade Corridors Fund.

The project, worth a total of \$18 million, will increase the number of containers stored onsite, improve the quality of the grain-cleaning service, optimize traffic flow in the yard, and increase capacity for loading and handling containers. This will ensure critical Canadian goods, like grain and other agriproducts, can continue to be shipped reliably for import and export.

Marc-Aurel Clapperton, General Manager of DG CanEst Transit, commented: «Today represents a significant milestone for the Canadian agri-food industry and builds upon the reputation of quality and reliability that we have worked so hard to establish with our partners. If the past two years have revealed anything to us, they have demonstrated the importance of the supply chain, which has only deepened our commitment to streamlining the export process.

«We are honoured to be entrusted with funding that will not only improve our infrastructure and capacity to serve both established and emerging markets around the globe, but will also continue to showcase Canada's unparalleled contributions and growth to the agriculture-based economy,» Mr. Clapperton added. **M**

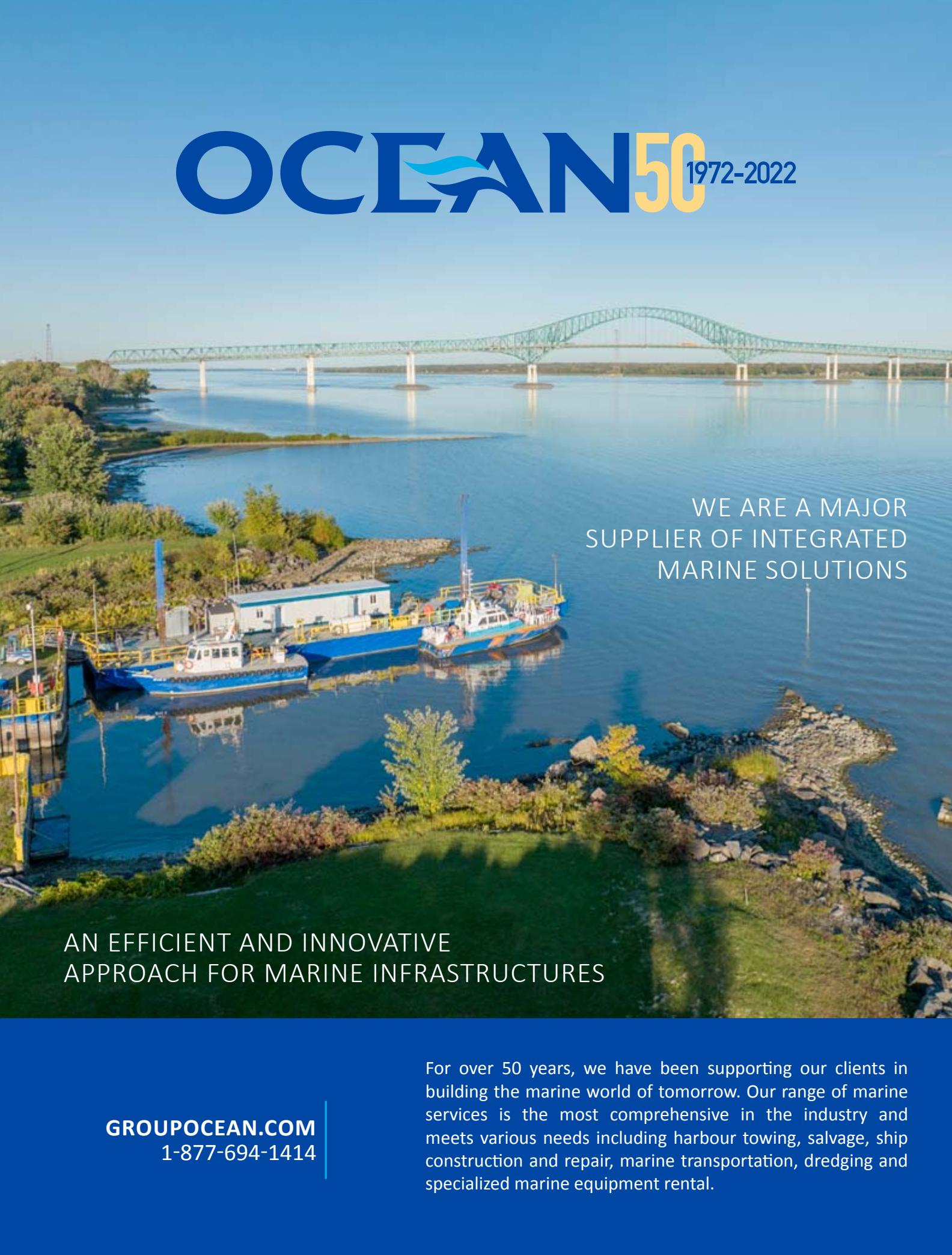
ANNONCEURS

ADVERTISERS

ALGOMA CENTRAL CORPORATION https://www.algonet.com/	31
ARCELORMITTAL https://mines-infrastructure-arcelormittal.com/	Back Cover / Couverture arrière
ATLANTIC CONTAINER LINE (ACL) https://www.aclcargo.com/	27
BBC CHARTERING https://www.bbc-chartering.com/	1
CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE CCM - CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME https://www.marinedelivers.com/membership/	7
CPSLC - CORPORATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT CENTRAL MID ST. LAWRENCE PILOT CORPORATION https://www.cpslc.ca/fr/index.php	59
DESGAGNÉS https://desgagnes.com/	Inside Front Cover / Couverture intérieure avant
FEDNAV https://www.fednav.com/	57
FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC https://fondationimq.ca/	12
GCT - GLOBAL CONTAINER TERMINALS https://betterdeltaport.ca/	17
GLPA - GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY APGL - ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS https://www.glpa-apgl.com/	11
GROUPE SOMAVRAC https://www.groupesomavrac.com/en/	63
GUY TOMBS LIMITED https://www.guytombs.com/	48
KILDAIR SERVICE ULC http://kildair.com/	4
LOGISTEC https://www.logistec.com/	61
LPA - LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY API - ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES https://www.pilotagestlaurent.gc.ca	37
MARMEN https://marmeninc.com/en	62
MGT - MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrtml.com/login.php	29
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN https://www.groupocean.com/en/	Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière
PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL https://www.port-montreal.com	35
PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES http://www.portsi.com	41
PORT OF THUNDER BAY https://www.portofthunderbay.ca/	49
PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://porttr.com/en/140th-anniversary/	53
PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD https://www.portvalleyfield.com	32-33
QSL https://qsl.com/	65
QUEBEC GATINEAU RAILWAY (QGRY) LES CHEMINS DE FER QUÉBEC GATINEAU https://www.gwrr.com/qgry/	60
SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT http://www.st-laurent.org	23
SPLIETHOFF http://www.spliethoff.com	43
STERLING FUELS https://sterlingfuels.ca/	9
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT http://seaway.ca	18
URGENCE MARINE ENVIRONMENT https://urgencemarineenvironnement.com/en/	77
VALPORT http://valport.ca	32-33

OCEAN⁵⁰

1972-2022

An aerial photograph of a wide river or lake. In the background, a long, green steel arch bridge spans the water. In the foreground, several industrial-style boats are docked along a rocky and grassy shoreline. One boat is blue and white, another is yellow and blue, and a third is mostly blue. The water is calm, reflecting the sky and the surrounding environment.

WE ARE A MAJOR
SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS

AN EFFICIENT AND INNOVATIVE
APPROACH FOR MARINE INFRASTRUCTURES

GROUPOCEAN.COM
1-877-694-1414

For over 50 years, we have been supporting our clients in building the marine world of tomorrow. Our range of marine services is the most comprehensive in the industry and meets various needs including harbour towing, salvage, ship construction and repair, marine transportation, dredging and specialized marine equipment rental.

Un territoire à la grandeur de vos aspirations.

Opportunities as far as the eye can see.



Joignez-vous à notre grande famille.

Come join our team.

mines-infrastructure-arcelormittal.com