

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
HIVER • WINTER 2020-2021



GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

Grain shipments chart path to cargo rebound

RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Les expéditions de céréales
préfigurent la relance du trafic

Canada's Arctic carriers
navigate adeptly through
unprecedented COVID challenges

Les transporteurs desservant
l'Arctique canadien relèvent
les défis de la COVID

8,95 \$



7 25274 85866 8 99



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.



TO THE HEROES ON THE FRONTLINES

OF OUR INDUSTRY, THANK YOU FOR YOUR SERVICE,
YOUR COURAGE AND YOUR COMMITMENT.

AUX HÉROS EN PREMIÈRE LIGNE

DE NOTRE INDUSTRIE, MERCI POUR VOTRE SERVICE,
VOTRE COURAGE ET VOTRE ENGAGEMENT.



CANADA STEAMSHIP LINES

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

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

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

Traducteurs / Translators: Pierre Cremer, Luc Zimmer

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contrast

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

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

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

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

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 Articles must be unpublished.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

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

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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

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

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

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

Canada

www.maritimemag.com

M⁹⁹ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

16 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Nick Savvides

25 JOURNAL DE LA VOIE MARITIME /
SEAWAY JOURNAL
Terence F. Bowles

The *Atlantic Horizons* column
will return next issue.

La chronique *Échos de l'Atlantique*
reviendra dans le prochain numéro.

Et aussi / And more...

73 JOURNAL

80 ANNONCEURS / ADVERTISERS



28

M DOSSIER

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Grain shipments chart path
to cargo rebound

Les expéditions de céréales
préfigurent la relance du trafic



Leo Ryan
Julie Gedeon
Bill Beck

61

M DOSSIER

ARCTIC / ARCTIQUE

Canada's Arctic carriers navigate
adeptly through unprecedented
COVID challenges

Les transporteurs desservant
l'Arctique canadien relèvent
les défis de la COVID



Carroll McCormick



COUVERTURE / COVER

*This stunning photo of the **Miena Desgagnés** vessel participating in the annual Arctic sealift illustrates the spectacular beauty to be found in this unique, remote region of Canada. The ship is pictured during typical unloading operations in the middle of majestic Pangnirtung Fjord of Baffin Island in Cumberland Sound.*

Cette saisissante photo du **Miena Desgagnés** participant aux opérations annuelles de transport maritime dans l'Arctique illustre la beauté spectaculaire de cette région unique et isolée du Canada. Le navire est vu ici pendant des opérations de déchargement au milieu du majestueux fjord de Pangnirtung de l'île de Baffin, dans la baie Cumberland.

Photo: Captain Ivan Oxford

20/20.5 VISION

More than ever, trust Kildair.

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

Plus que jamais, faites confiance à Kildair.

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



KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

SYLVIE VACHON

Une équipe déterminée pour réaliser une odyssée inédite

Un bon capitaine, soutenu par un équipage compétent, fait en sorte que son navire poursuive sa route quel que soit l'état de la mer. C'est ce qu'a accompli Sylvie Vachon, à la barre du Port de Montréal pendant 11 ans jusqu'au 31 décembre 2020. De fait, c'est même pendant 30 ans qu'elle s'est entièrement consacrée au Port, initialement comme chef des Ressources humaines.

À noter, la première année (2009) de M^{me} Vachon comme présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal coïncidait avec les derniers mois d'une récession mondiale qui avait duré deux ans. Sa dernière année (2020) était une *annus horribilis* sans précédent: barrages ferroviaires des Autochtones à l'hiver, puis pandémie de COVID-19 provoquant la plus grande crise économique mondiale depuis la Grande Dépression, et par surcroît une série de grèves des débardeurs à l'été.

SYLVIE VACHON

Relentless team navigates through unprecedented odyssey

Keeping a ship on a steady, forward trajectory through both turbulent and calm waters is always a sign of a good captain backed by a competent crew. Now pencil *Mission Accomplished* next to the name of Sylvie Vachon, at the helm for 11 years until December 31, 2020 of the Port of Montreal. Indeed, her total involvement with the port, starting as Chief Human Resources, spanned 30 years.

Strikingly enough, Ms. Vachon's first year (2009) as President and CEO of the Montreal Port Authority coincided with the closing months of a two-year world recession. The last (2020) coincided with an unprecedented *annus horribilis* comprising Indigenous rail blockades in Canada in the winter, the subsequent and continuing COVID-19 pandemic provoking the biggest global economic slump since the Great Depression, and a series of Montreal docker strikes in the summer.





©MONTREAL PORT AUTHORITY

Inauguration in 2017 of the Grand Quai, whose renovated Iberville Passenger Terminal built in 1967 allows cruise passengers to be welcomed at ground level rather than the upper level where visitors are offered breathtaking views of the St. Lawrence River and the City of Montreal.

L'inauguration du Grand Quai, en 2017. La gare maritime Iberville, construite en 1967, a été rénovée. Les passagers de croisières sont accueillis au rez-de-chaussée; au niveau supérieur, ils peuvent découvrir des panoramas saisissants du fleuve Saint-Laurent et de la ville de Montréal.

Fortunately, many positive developments in the decade offset the negatives. And statistics certainly tell part of the success story.

Consider that in the decade to 2019 the port posted an over 55% surge in total volume handled to 40.6 million tonnes (translating into some \$100 billion worth of goods annually). Container throughput climbed 35% to 1.75 million TEUs. During this period, the port spent \$650 million in capital projects, and stakeholders spent many millions as well. While there have been sweeping rail and facility improvements (notably boosting the capacity of the Viau container terminal), the port's cruise activity has increased with the development of a new passenger terminal, Grand Quay.

For many years, Montreal placed third in tonnage among Canada's ports. However, since 2013 it has consistently ranked second behind Vancouver. And thanks to excellent intermodal connections with a large hinterland that includes the strategic US Midwest and competitively-priced services, Montreal has considerably bolstered its stature as a vital continental gateway – even closely rivaling mighty New York/New Jersey for purely North Atlantic container business.

'Success begins with people'

Asked during an interview what elements have contributed the most to the port's ascension, Ms. Vachon promptly declared: "Success begins with people."

In this connection, she expressed pride over a dedicated, efficient corporate team built up over the years that has helped to engineer a major strengthening in the port's overall infrastructure and competi-

Heureusement, de nombreux éléments positifs de la décennie compensent les négatifs. Les statistiques en disent long sur le succès du Port.

De 2009 à 2019, le volume transitant par le Port a augmenté de 55 %, atteignant les 40,6 millions de tonnes (soit quelque 100 milliards de dollars de biens par année). Le nombre de conteneurs a augmenté de 35 %, jusqu'à 1,75 million d'équivalents 20 pieds (EVP). Dans cette période, le Port a consacré 650 millions de dollars à des projets d'immobilisation, et diverses parties prenantes ont aussi investi bien des millions. Il y a eu d'énormes améliorations de l'infrastructure ferroviaire et autre (notamment l'augmentation de la capacité du terminal à conteneurs Viau), et le nouveau terminal passagers Grand Quay a permis d'accueillir davantage de croisières.

Pendant de nombreuses années, Montréal était au troisième rang des ports canadiens, selon le tonnage. Depuis 2013 cependant, le Port se classe régulièrement deuxième, derrière Vancouver. Grâce aux prix concurrentiels de ses services et à d'excellentes liaisons intermodales avec un vaste arrière-pays qui comprend le stratégique Midwest américain, Montréal a considérablement renforcé sa position comme porte d'entrée vitale du continent – jusqu'à rivaliser avec New York-New Jersey pour le trafic conteneurs nord-américain.

L'élément humain est la base du succès

En entrevue, interrogée sur les éléments qui ont le plus contribué à l'ascension du Port, M^{me} Vachon déclare sans ambages que c'est l'élément humain.

À cet égard, elle exprime sa fierté pour l'équipe dévouée et efficace de l'Administration, constituée au fil des ans, qui a aidé à planifier un renforcement majeur de l'infrastructure



Everything old is new again.

This year, **Hamburg Süd** is **150 years young**. And what keeps us feeling that way is our capacity to adapt – and our continuing focus on innovation. But while renewal is the principle of progress, the recipe for success is ‘fitness for purpose’ – *especially your customer’s purpose*. That means listening and learning, then enabling and fulfilling. Which is exactly what we’re doing right here, in partnership with **Montship Inc.**, our good friends in business, and yours. Hey Canada – we can!

To the Port of Montréal... au revoir Sylvie – bienvenue Martin. High heels to fill!
Our congratulations to the Authority for all you have achieved. And will.

www.hamburgsud.com

HAMBURG SÜD
A Maersk Company

tiveness. But she also underlined the contribution of decision-makers among key port stakeholders.

When she arrived at the port, Ms. Vachon observed that most media focused mainly on ships, cranes, berth constructions, etc. “But I have always said that there are people behind all these achievements. The media saw the human dimension only when someone received a plaque!”

Upon embarking on her task as chief executive to meet the challenges ahead, Ms. Vachon recalls: “At my arrival, I wanted to better position the port on the local and international scene. I was keeping a close look on our financial health amidst an economic crisis in order to find maneuvering room to allow us to proceed with big infrastructure and other projects.

“There was the whole question about the grain terminal that we operated ourselves, but which was going more or less well. I was keen to diversify our markets to be more resilient and to better position ourselves as a big port city. Internationally, we were already recognized, but I wanted the advantages of Montreal to be more known. That’s how I began.”

Diversification strategy

Commenting on the advances in diversification, Ms. Vachon stated: “Today, we are well-served by seven of the world’s shipping lines and are connected to the five continents. And Asia has played a big role in the diversification. In the past, we were principally known as a port for northern Europe in container terms.”

Diversification has accorded special attention to expanding solid bulk and liquid bulk activity.

“In solid bulk, an important change was to accord greater focus on grain,” Ms. Vachon said. “We withdrew (from direct operational involvement) in order to leave its management to a private operator. With the coming of Viterra and the CanEst facilities, we have evolved into a kind of hub on the St. Lawrence for grain.

“The same pattern has applied to petroleum products, where we invested substantially to help companies to upgrade their river-terminal interface, in the quays. Volumes increased. This has included the LNG supply project with the Groupe Desgagnés.”

Confidence in the Montreal Model

Asked if she was concerned over the future of the Port of Montreal due to its draft limitations as mega-containerships of up to 15,000 TEUs were now calling at Halifax and U.S. ports on the East Coast, Ms. Vachon stressed her confidence in what is called the Montreal Model.

“One day,” she recalled, “a chief executive of a shipping line told me: ‘Sylvie, ships go where there are consumers and where there are manufacturers.’ So, Montreal it’s an industrial centre, it’s a large basin of consumers, including Ontario and the Midwest and thousands of manufacturing enterprises in the heart of Quebec and Ontario – and cargo vessels will come. Our geography and demographics make us attractive for maritime carriers thanks to the critical mass.

et de la compétitivité du Port. Elle souligne aussi l’apport de décideurs parmi les partenaires clés du Port.

À son arrivée au Port, M^{me} Vachon a constaté que les médias s’intéressaient surtout aux navires, aux grues, aux postes d’accostage et ainsi de suite. Cependant, affirme-t-elle, «j’ai toujours dit qu’il y a des gens derrière toutes ces réalisations, mais les journalistes voyaient la dimension humaine seulement quand quelqu’un recevait une plaque!»

Comment M^{me} Vachon voyait-elle les défis à relever lorsqu’elle a commencé son mandat comme administratrice générale? «À mon arrivée, je voulais mieux positionner le Port à l’échelle locale et à l’échelle internationale. Je surveillais étroitement notre situation financière compte tenu de la crise économique, afin de dégager la marge de manœuvre qui nous permettrait de réaliser de grands projets d’infrastructure et autres.

«Il y avait toute la question du terminal céréalier que nous exploitons nous-mêmes, mais qui allait plus ou moins bien. Je tenais à diversifier nos marchés pour nous assurer une plus grande résilience et un meilleur positionnement comme grand centre portuaire. Sur la scène internationale, nous étions déjà reconnus, mais je voulais faire mieux connaître les avantages de Montréal. C’est ainsi que j’ai débuté.»

Stratégie de diversification

À propos des progrès sur le plan de la diversification, M^{me} Vachon dresse ce bilan: «Aujourd’hui, nous sommes bien desservis, par sept des compagnies maritimes d’envergure mondiale, et nous sommes reliés aux cinq continents. L’Asie a joué un grand rôle dans la diversification. Avant, nous étions surtout connus comme port pour l’Europe du Nord, en ce qui concerne les conteneurs.»

Dans la diversification, une attention particulière a été portée à l’accroissement de l’activité dans le vrac solide et le vrac liquide. «Pour le vrac solide, un changement important a été de s’intéresser davantage aux céréales, dit M^{me} Vachon. Nous avons pris du recul (par rapport aux aspects opérationnels) pour laisser la place à un exploitant privé. Avec les installations de Viterra et de CanEst, nous sommes devenus une plaque tournante pour les céréales sur le Saint-Laurent.

«Il y a eu un changement semblable pour les produits pétroliers. Nous avons considérablement investi pour aider des entreprises à améliorer leur interface fleuve-terminal, dans les quais. Les volumes ont augmenté, y compris avec le projet de système d’approvisionnement en GNL avec le Groupe Desgagnés.»

Le modèle de Montréal

Quand on lui demande si elle s’inquiète pour l’avenir du Port de Montréal compte tenu de son tirant d’eau limité à l’heure où des méga-porte-conteneurs transportant jusqu’à 15 000 EVP arrivent à Halifax et dans des ports américains de la côte Est, M^{me} Vachon insiste sur sa confiance dans ce qu’on appelle «le modèle de Montréal».

«Un jour, raconte-t-elle, le dirigeant d’une compagnie maritime m’a dit: “Sylvie, les navires vont là où il y a des consommateurs et là où il y a des fabricants.” Or, Montréal est un centre industriel, c’est un vaste bassin de consommateurs – comprenant l’Ontario et le Midwest – et c’est des mil-



NORTH AMERICA'S LEADING MARITIME SUSTAINABILITY PROGRAM SINCE 2008!

A binational partnership that offers:

- + An inclusive, collaborative approach
- + Environmental groups and government input and recognition
- + A comprehensive framework to guide and gauge improvement
- + Networking and information/best practice sharing
- + Communication/visibility resources

Rigorous, transparent certification that provides:

- ✓ CREDIBILITY → Third-party verification
- ✓ ACCOUNTABILITY → Annual publication of program criteria and individual results
- ✓ MEASURABILITY → Initial benchmarking and yearly assessments
- ✓ STEWARDSHIP → Beyond compliance performance and industry's best practices

Certifying ports, ship owners, marine terminals, shipyards, and Seaway's environmental performance throughout Canada and the United States.

green-marine.org

 @GMarine_AVerte

 [green-marine-alliance-verte](https://www.linkedin.com/company/green-marine-alliance-verte)





©MONTREAL PORT AUTHORITY

Key industry stakeholders were in attendance for the official opening in 2016 of the new Viau container terminal.

From left to right: Mr. Laurent Lessard, Minister of Transport, Sustainable Mobility and Transport Electrification of Quebec; Mr. Jean D'Amour, Minister for Maritime Affairs of Quebec; Ms. Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority; the Honourable Marc Garneau, Minister of Transport of Canada; Ms. Madeleine Paquin, President of Termont Montréal; and Mr. Sokat Shaikh, President and CEO of MSC Canada.

Des acteurs clés de l'industrie étaient présents pour l'ouverture officielle en 2016 du nouveau terminal à conteneurs de Viau.

De gauche à droite: M. Laurent Lessard, ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec; M. Jean D'Amour, ministre délégué aux Affaires maritimes du Québec; M^{me} Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal; l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports du Canada; M^{me} Madeleine Paquin, présidente et directrice générale de Termont Montréal; et M. Sokat Shaikh, président et directeur général de MSC Canada.

“Shipping lines, therefore, call Montreal with ships whose size corresponds to the market. We have, thus, seven of the largest shipping lines in the world who visit each week – without stopover. We discharge and fill them in full loads.”

How does this turn out in actual numbers? At Montreal, for example, a ship can typically unload 4,000 containers on average, while the possibly larger ship calling at New York only unloads an average of 2,500 containers because it makes multiple calls on the US East Coast. Hence, palpable benefits via Montreal of economies of scale and regular weekly services for carriers, importers and exporters.

Turning to the COVID-19 disaster, Ms. Vachon indicated that the port's management team rapidly put in place the protocols necessary to mitigate health risks for its employees, longshoremen, mariners and customers. “Because of the nature of our activities, we in fact already had a pandemic plan in our files. We also had partners with whom we had experience working with. Our association with CargoM (Montreal's transportation cluster) allowed us to work together at the level of the logistics chain.”

Moreover, the port put on stream an artificial intelligence-based system to identify and prioritize containers with critical cargo, namely medical and food products.

Maintaining a smooth flow of goods through the supply chain was a priority for the management team during the year that was marked by rail blockades and waterfront strikes as well as the advent of the pandemic. Adjustments resulted from consultations involving

liers d'entreprises manufacturières au cœur du Québec et de l'Ontario. Donc, les navires viendront. Notre géographie et notre démographie nous rendent intéressants pour les transporteurs maritimes, grâce à une masse critique.

«Les compagnies viennent donc à Montréal, avec des navires de dimension pertinente pour le marché. Nous avons sept des plus grandes compagnies maritimes mondiales qui viennent chaque semaine – sans escale. Nous les déchargeons et nous les rechargeons, avec des chargements complets.»

Comment cela se traduit-il dans les chiffres? À Montréal par exemple, un navire peut décharger en moyenne 4 000 conteneurs. Un navire plus grand décharge en moyenne seulement 2 500 conteneurs à New York, parce qu'il fait d'autres escales sur la côte est des États-Unis. Montréal bénéficie ainsi d'économies d'échelle et d'une desserte hebdomadaire pour les transporteurs, les importateurs et les exportateurs.

En ce qui concerne le désastre de la COVID-19, M^{me} Vachon indique que l'équipe de direction du Port a rapidement mis en place les protocoles voulus afin d'atténuer les risques pour les employés, les débardeurs, les marins et les clients. «Vu la nature de nos activités, nous avons d'avance un plan en cas de pandémie. Nous avons aussi des partenaires avec lesquels nous avons une longue expérience. Notre association avec CargoM (la Grappe métropolitaine de logistique et de transport) nous a permis de travailler ensemble au niveau de la chaîne logistique.»

De plus, le Port a mis en œuvre un système exploitant l'intelligence artificielle pour repérer et prioriser les conteneurs ayant une cargaison vitale, à savoir des produits médicaux et des produits alimentaires.



©MONTREAL PORT AUTHORITY

In 2016, the Port of Montreal renewed a key cooperation agreement it first concluded with the Port of Antwerp, by far its biggest European maritime trade partner.

En 2016, le Port de Montréal a renouvelé une entente de coopération avec le Port d'Anvers, qui est de loin son plus grand partenaire de commerce maritime en Europe.

L'équipe de direction a eu comme priorité d'assurer l'acheminement efficace de biens dans la chaîne d'approvisionnement en une année de barrages ferroviaires, de grèves et de pandémie. Des mesures spéciales ont été prises à la suite de consultations auprès du personnel, des exploitants de terminaux et d'autres intervenants. La continuité des services essentiels a été assurée, notamment pour les produits pétroliers et l'expédition de biens à Terre-Neuve. «En fin de compte, une diminution de 14 % des marchandises [en 2020] a été un coup dur, mais les choses auraient pu être bien pires», dit M^{me} Vachon.

Ententes de collaboration avec des ports mondiaux

Sur un autre plan, M^{me} Vachon se félicite des retombées du nombre croissant d'ententes de collaboration avec d'autres ports mondiaux. La première a été conclue avec le Port d'Anvers en 2013 et ensuite reconduite. Anvers est la porte d'entrée européenne et le premier partenaire commercial du Port de Montréal, représentant 15 % de l'ensemble du tonnage conteneurisé. La collaboration comprend la mise en commun de pratiques exemplaires en matière de gouvernance, de commerce, d'innovation, de développement durable et de transition énergétique.

Des ententes semblables ont été conclues avec HAROPA (regroupant les ports français de Paris, Rouen et Le Havre), Adani Ports en Inde et, tout récemment, le Port de Marseille-Fos, stratégiquement situé pour augmenter le commerce dans la région euro-méditerranéenne.

M^{me} Vachon souligne aussi la collaboration avec ChainPORT, un réseau international de ports intelligents entreprenant divers projets innovateurs. «Ils nous ont invités à nous joindre à eux parce qu'ils étaient impressionnés par l'application PORTail du camionnage exploitant l'intelligence artificielle.» L'appli permet aux camionneurs de mieux planifier leurs routes et améliore la gestion du trafic, ce qui réduit les émissions de gaz à effet de serre.

employees, terminal operators and other stakeholders. There was continuity in essential services, notably in petroleum products and shipping goods to Newfoundland. "In the end, a 14% decline in cargo (in 2020) was a tough blow, but it could have been worse," Ms. Vachon said.

Cooperation agreements with world ports

Turning to other matters, Ms. Vachon was pleased over the impact of the increasing number of cooperation agreements with world ports. The first, concluded in 2013 and subsequently renewed, was with the Port of Antwerp – the European gateway that is the Port of Montreal's leading trading partner, accounting for 15% of all containerized tonnages. Areas of cooperation encompass sharing best practices in port governance, trade matters, pooling of know-how in innovation, sustainable development and energy transition.

Similar cooperation accords have been concluded with HAROPA (grouping the French ports of Paris, Rouen and Le Havre), Adani Ports in India, and, most recently, the Port of Marseille-Fos, strategically located to bolster business in the Euro-Mediterranean region.

Ms. Vachon also points to the port's collaboration with ChainPORT, an international network of Smart-ports implementing numerous innovative projects. "They invited us to join them because they were impressed by the Trucking PORTail driven through artificial intelligence." The latter tool allows truck drivers to plan their routes better and improves traffic flow, thereby reducing greenhouse gas emissions.

"Even if we are not a mega-port in volume terms, we are on the same page as their members on the development of artificial intelligence," said Ms. Vachon, adding: "It's a privilege to be able to have access to all their realisations."



©MONTREAL PORT AUTHORITY

In the presence of then Transport Minister Marc Garneau, the Canada Infrastructure Bank pledged support in 2019 of up to \$300 million for the Port of Montreal's major Contrecoeur container terminal project.

En présence de Marc Garneau, alors ministre des Transports, la Banque de l'infrastructure du Canada s'est engagée en 2019 à apporter jusqu'à 300 millions de dollars au grand projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur du Port de Montréal.

In a related development touching on an existing partnership between the two closely situated ports on the St. Lawrence, Montreal and Trois-Rivières established a common extranet portal to manage the arrivals of vessels, the harmonization of procedures and the implementation of common access card for workers and visitors.

Otherwise, Ms. Vachon has placed considerable emphasis on fostering community relations because, as she has stated, "in the past decade there has been a pivotal shift at the Port. And that shift has been toward openness, dialogue, and the most harmonious cohabitation possible between our operations and the neighbouring communities."

Efforts to forge close ties with citizens have included the establishment of public spaces at the Grand Quay on the waterfront of Old Montreal and the opening of a Port Centre, where visitors can learn more about the port and its history - similar to comparable centres in Europe.

The Contrecoeur factor

Looking back at the undertakings that Ms. Vachon has overseen, none, of course, has approached the dimension of the container terminal project at Contrecoeur, situated 40 kms downstream from Montreal on the St. Lawrence River. Costing between \$750 million and \$900 million, it would increase the port's container capacity by about 1.15 million TEUs to 3.5 million TEUs upon planned completion in 2024. While nurturing logistics partnerships, the port has been holding discussions with potential terminal operators, including Montreal Gateway Terminals Partnership and Termont Montreal Inc.

Several key milestones have been reached recently, following the up to \$300 million in financial backing offered in December 2019 by the Canada Infrastructure Bank. Last summer, the MPA launched the public procurement process to prepare for the terminal's design and construction. Winning bidder could potentially

«Même si nous ne sommes pas un méga-port selon le volume, nous sommes sur un même pied que les membres [de ChainPORT] pour ce qui est de l'intelligence artificielle, note M^{me} Vachon. C'est un privilège que d'avoir accès à toutes leurs réalisations.»

Dans le même ordre d'idées, sur la base d'un partenariat existant, Montréal et Trois-Rivières, ports voisins sur le Saint-Laurent, ont créé un portail extranet pour gérer les arrivées de navires, l'harmonisation des procédures et la mise en place d'une carte d'accès commune pour les travailleurs et les visiteurs.

Par ailleurs, M^{me} Vachon a accordé une grande importance aux relations communautaires: «Le Port a pris, au cours de la dernière décennie, un virage marqué. Et ce virage a été vers l'ouverture, le dialogue et la cohabitation la plus harmonieuse possible entre nos opérations et les communautés avoisinantes.»

Voulant resserrer les liens avec les citoyens, le Port a aménagé des espaces publics au Grand Quai, dans le Vieux-Montréal, et ouvert un centre d'interprétation portuaire – comme on en trouve en Europe – où les visiteurs peuvent tout apprendre sur le Port et son histoire.

Le facteur Contrecoeur

En faisant le point sur les projets pilotés par M^{me} Vachon, on constate qu'aucun ne s'approche de l'envergure du projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur, à 40 km en aval de Montréal sur le fleuve Saint-Laurent. Il coûtera entre 750 et 900 millions de dollars, il devrait être terminé en 2024 et il ferait passer la capacité de manutention de conteneurs du Port d'environ 1,15 million d'EVP à 3,5 millions d'EVP. Tout en cultivant des partenariats en logistique, le Port a entamé des discussions avec d'éventuels exploitants, y compris la Société Terminaux Montréal Gateway et Termont Montréal inc.

Plusieurs étapes clés ont été franchies récemment, après que la Banque de l'infrastructure du Canada a annoncé en décembre 2019 son soutien financier jusqu'à concurrence de 300 millions de dollars. L'été dernier, l'Administration portuaire de Montréal a lancé un processus d'approvisionnement public pour préparer la conception et la construction du terminal.



©MONTREAL PORT AUTHORITY

Artist rendering of the Contrecoeur project whose realization will boost the Port of Montreal's container capacity to 3.5 million TEUs.

Rendu du projet de Contrecoeur, qui augmentera la capacité de manutention de conteneurs du Port de Montréal à 3,5 millions d'EVP.

Le soumissionnaire retenu pourrait commencer la construction en 2021 sur réception de l'approbation réglementaire. En ce qui concerne l'essentielle dimension environnementale, les perspectives ont été remarquablement améliorées par le rapport très favorable de novembre dernier de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. L'Agence a estimé que le terminal de Contrecoeur «n'est pas susceptible d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement, compte tenu des mesures d'atténuation énoncées dans le rapport d'étude approfondie».

En terminant son entretien avec le *Maritime Magazine*, M^{me} Vachon a fait remarquer qu'il incombe désormais à son successeur, Martin Imbleau, de mener à terme le plus grand projet d'infrastructure de l'histoire moderne du Port. M^{me} Vachon considère que le projet de Contrecoeur consolidera les atouts du Port de Montréal, apportant d'importantes retombées économiques au pays et à la région, améliorant la productivité de la chaîne d'approvisionnement dans l'intérêt des expéditeurs et des destinataires, et soutenant la croissance du commerce international du Canada. 

begin construction in 2021 upon receiving regulatory approval. On the critical environmental front, the outlook has been markedly boosted by this past November's quite favorable report by the Impact Assessment Agency of Canada. The latter opined that the Contrecoeur terminal was "not likely to cause significant adverse environmental effects, taking into account the implementation of key measures."

As the interview with *Maritime Magazine* drew to a close, Ms. Vachon noted that it is today in the hands of her successor, Martin Imbleau, to pilot the final execution of the largest infrastructure project in the port's modern history. Among its advantages, Ms. Vachon sees the Contrecoeur project consolidating the Port of Montreal's strengths, providing major economic benefits on a national and regional scale, improving supply chain productivity for shippers and receivers, and supporting the growth of Canada's international trade. 

CARGOM

GRAPPE MÉTROPOLITAINE
DE LOGISTIQUE ET TRANSPORT
DE MONTRÉAL

Merci Sylvie!
De CargoM et tous ses partenaires

Thank you Sylvie!
From CargoM and all it's partners

cargo-montreal.ca



VOTRE PARTENAIRE
DEPUIS 25 ANS



YOUR PARTNER
FOR 25 YEARS

Maritime Magazine

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

RESPECT

Big thanks also to our loyal advertisers and readers
who encourage us to pursue our mission.

Steady as she goes...

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

RESPECT

Un grand merci aussi, à nos fidèles annonceurs et lecteurs
qui nous encouragent à poursuivre notre mission.

Cap sur l'avenir...



M25
ANS/YEARS

www.maritimemag.com

Remembering unique moments of Gold-Headed Cane...

Des souvenirs impérissables de la Canne à pommeau d'or

Leo Ryan



©MONTREAL PORT AUTHORITY

Il y a des moments inoubliables de contact humain dans le monde maritime; pour Sylvie Vachon, la remise de la Canne à pommeau d'or est probablement un des plus spéciaux. Ce prix prestigieux est présenté au capitaine du premier navire océanique à entrer au Port de Montréal sans escale dans une nouvelle saison de navigation. La tradition daterait d'environ 1840, quand la glace empêchait l'accès au Port jusqu'en avril. Aujourd'hui, l'événement célèbre un port de mer de classe mondiale qui est ouvert toute l'année depuis 1964.

«Le capitaine ne sait pas toujours qu'il y a une course, dit M^{me} Vachon. Souvent, il l'apprend au cours de sa traversée de l'Atlantique, où il a peut-être dû affronter du mauvais temps. Et quand nous l'accueillons, il est étonné par l'envergure de l'événement (nous commençons par gravir l'échelle du navire pour arriver à la timonerie et partager un verre de champagne). Le capitaine et l'équipage sont parfois exténués, venant de remonter le Saint-Laurent.

«Ils ne s'imaginent pas toute l'importance de la cérémonie, qui a lieu la première semaine de janvier. Ils se trouvent subitement dans une grande réception, avec une foule de représentants de l'industrie, d'élus et de journalistes. Et nous leur demandons de prononcer quelques mots. Nous sommes préparés, mais ce n'est pas le cas pour eux!»

Après 11 ans comme administratrice générale du Port de Montréal, M^{me} Vachon affirme que l'événement le plus mémorable est sans doute la fois où un capitaine avait été appelé en renfort à la dernière minute, après que quatre autres capitaines étaient tombés malades. C'était le capitaine Jendrik Fuerstenberg, un véritable colosse, à bord du transporteur de produits pétroliers battant pavillon allemand **Seasprat**. Il était le premier à arriver sur le territoire du Port de Montréal en janvier 2012.

«C'était son premier voyage transatlantique, précise M^{me} Vachon. Il remportait la Canne, mais il n'avait aucune idée de quoi il s'agissait. De plus, il n'avait pas de tenue de circonstance. L'agent maritime l'a emmené sur-le-champ pour lui trouver un complet. Bref, tout le *kit*! Et il avait besoin d'un grand format! Quelle façon extraordinaire d'entamer une nouvelle année de manière festive.» 

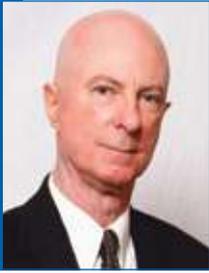
In terms of special moments of human contact within the maritime world, Sylvie Vachon would probably put at the top of the list the event known as the Gold-Headed Cane, when such a prestigious prize is presented to the captain of the first ocean-going vessel to reach the Port of Montreal without a stopover at the start of a new navigation season. It is generally believed that the custom goes back to about 1840 – or in the days when the port was frozen over in the winter months and did not open until April. Today, the event celebrates a world-class seaport that has been open year-round since 1964.

“The captain,” relates Ms. Vachon, “is not always aware there is a race on. Often, he learns about it during a trip across the Atlantic that might involve heavy weather. And when we welcome him, he is surprised by the dimension of the event after we welcome him (first by climbing the ship ladder up to the wheelhouse and sharing a glass of champagne). Captain and crew can be super-tired after they have just navigated the St. Lawrence.

“They have no idea of the magnitude of the ceremony happening in the first week of January. There, they suddenly find themselves at a big reception full of industry representatives, politicians and media. And we ask them to say a few words. We are prepared but it's not the case for them!”

During her 11 years as the port's chief executive, Ms. Vachon says perhaps the most memorable event involved a master who had been called at the last minute to replace four other captains who had fallen ill. He was Captain Jendrik Fuerstenberg, a heavy set man, on the German-flag oil products tanker **Seasprat**, which was the first to arrive on Port of Montreal territory in January, 2012.

“It was his first transatlantic crossing,” Ms. Vachon continued. “He wins the Cane but had no idea what it was all about. And, above all, he had no appropriate clothes for the occasion. The maritime agent rushed out with him the same day to find him a suit. Briefly, the whole kit. And it was a giant format! What an extraordinary way to begin a year in festive manner.” 



Colin Laughlan

Gene Seroka's bold vision for greater collaboration across international networks

Some would say Gene Seroka will go to any lengths to improve his port's throughput efficiency. The Executive Director of the Port of Los Angeles – the busiest container port in the United States with more than nine million TEU for each of the last four years – is rapidly emerging as the leading voice for a nationwide port community system. His vision for a comprehensive digital data sharing system would optimize sea and landside cargo transportation for every port in the nation, and even extends to Canada.

The giant Port of Los Angeles is the busiest container gateway in the United States, handling more than 9 million TEUs annually.

L'énorme port de Los Angeles est celui qui manutentionne le plus de conteneurs aux États-Unis: plus de 9 millions d'EVP par année.

La vision audacieuse de Gene Seroka d'une plus grande collaboration entre réseaux internationaux

Certains diraient que Gene Seroka ferait tout pour améliorer l'efficacité du débit de son port. Le directeur général du Port de Los Angeles – le port à conteneurs le plus achalandé des États-Unis, avec plus de 9 millions d'EVP pour chacune des quatre dernières années – est en train de devenir le principal promoteur d'un système au service de la communauté portuaire à l'échelle nationale. Sa vision d'un vaste système informatique de partage de données optimiserait le transport maritime et terrestre des marchandises pour tous les ports du pays, et s'étendrait même au Canada.



© PORT OF LOS ANGELES

Gene Seroka, Executive Director of the Port of Los Angeles, has won much praise for finding solutions to deal with the port's congestion issues.

Gene Seroka, directeur général du port de Los Angeles, a reçu des éloges pour avoir trouvé des solutions aux problèmes de congestion portuaire.



©PORT OF LOS ANGELES

«Nous avons vu beaucoup de marchandises s'accumuler dans le Port en raison de pratiques inefficaces, et nous avons déterminé que la priorité numéro un était le partage d'information», a déclaré M. Seroka au *Maritime Magazine* au cours d'une récente interview. M. Seroka connaît déjà un certain succès à cet égard, d'abord grâce au leadership dont il a fait preuve en rassemblant des concurrents dans des efforts de collaboration.

Après sept ans au Port de Los Angeles, l'ancien cadre de compagnie maritime fort de 33 ans de métier a acquis un prestige considérable parmi les acteurs du milieu pour la façon remarquable dont il a abordé les problèmes de congestion du Port. Kevin Maloney, homme d'affaires et expert en logistique chevronné de Los Angeles, décrit ainsi le style de leadership de M. Seroka: «Il a amené les acteurs à coopérer différemment, à adopter des façons de faire dont les anciens directeurs de port ne voulaient pas ou ne pouvaient pas mettre en pratique. Et il a été plus disposé que ses prédécesseurs à rencontrer les parties intéressées. Par exemple, plutôt que d'envoyer des représentants des relations publiques, il a pris lui-même la parole lors de plusieurs conférences de transitaires-courtiers en douane, et il a écouté avec intérêt et patience les plaintes concernant des problèmes portuaires.»

L'année dernière, les efforts de M. Seroka ont abouti au lancement de la plateforme Port Optimizer de General Electric, qui collecte et partage les données sur le fret pour qu'elles soient largement accessibles dans la chaîne d'approvisionnement du Port de Los Angeles. Mais, a déclaré M. Seroka, même si «neuf compagnies maritimes sur dix, les sept terminaux à conteneurs, les deux chemins de fer de l'Ouest et un vaste groupe pertinent de la communauté du camionnage» participent au système, «ce serait bien mieux si plus de gens adoptaient ce système dans notre communauté portuaire».

Comme pour de nombreux ports urbains à travers le monde, les contraintes à l'augmentation de la superficie du Port de Los Angeles ont créé le besoin d'une plus grande collaboration avec les réseaux de transport internationaux. M. Seroka préconise maintenant un système national qui relierait les ports, les navires, les camions et les chemins de fer pour partager l'information sur le mouvement des marchandises, de sorte que tous y trouvent un avantage économique maximal. «Une marée montante soulève tous les bateaux», dit-il, expliquant encore qu'améliorer le mouvement des marchandises du pays dans son ensemble améliorerait la compétitivité de tous ceux qui font du commerce international.

«Nous devons élever notre niveau de jeu. Étant donné que 90 % du commerce mondial se fait sur l'eau, il nous incombe de nous assurer que nos ports à l'échelle nationale sont plus

“We saw a lot of cargo pile up at the port because of inefficiencies and determined the number one priority was information sharing,” Mr. Seroka told *Maritime Magazine* in a recent interview. Mr. Seroka's relative success to date in this regard begins with his demonstrated leadership in bringing competitors together in collaborative efforts.

After seven years at the Port of Los Angeles, the former 33-year veteran shipping line executive has gained considerable stature among stakeholders for his yeoman-like service in dealing with the port's congestion woes. As long-time Los Angeles businessman and logistics expert Kevin Maloney described Mr. Seroka's leadership style: “He has brought together the players to cooperate in ways previous port directors were unwilling or unable to. And he has been more willing than his predecessors to meet with interested parties. For example, rather than send PR representatives, he has personally spoken at several forwarder-customs broker conferences and listened with interest and patience to complaints about port-related problems.”

Last year, Mr. Seroka's efforts saw the launch of General Electric's 'Port Optimizer' platform that collects and shares cargo data for visibility across a broad spectrum of his port's supply chain. But even with participation by “nine out of ten shipping lines, all seven container terminals, the two western railroads and a wide area of concern in the trucking community,” said Mr. Seroka, “it would be much better if more people adopted this system in our port community.”

Like many urban ports around the world, the constraint on spatial development at the Port of LA has created a need for greater collaboration across international transportation networks. Mr. Seroka now advocates a national system that would connect ports, ships, trucks, and railroads to share cargo movement information for a maximum economic benefit for everyone. “A rising tide

lifts all boats,” he said, further explaining that improving the nation’s cargo movement on the whole would improve competitiveness for everyone involved in international trade.

“We’ve got to step up our game. Given that 90% of world trade moves on the water, it is incumbent on us to make sure our ports nationally are more efficient. We can then compete for cargo with the shipping liner companies to improve our efficiencies, like we have seen in Asia, Europe, the Middle East and – which we watch very closely – the British Columbia ports,” he said.

Proposed national port community system

“And that’s why I’ve called for a national port community system. It doesn’t matter who the private sector partner is, but rather to set up standards and visibility so we can make choices and be much better informed today about how to ship cargo and to what extent we can eliminate port congestion.”

The Canadian dimension of Mr. Seroka’s vision is surely worth exploring for its possible impact on Canada’s expanding seaport role as a transit nation for rail cargo into the United States. Does it also have the potential for increased U.S. overseas exports through Canada’s ports? His west coast experience has focused his attention, in this regard, initially on British Columbia’s two major container ports at Vancouver and Prince Rupert.

“We do have some strong relationships with authorities in Canada, specifically with Transport Canada and as well with the two class 1 railroads,” he shared. “We have talked with CN and CP about this kind of information sharing – and it’s interesting because going over both of the B.C. ports, the Canadian class 1 railroads can go as deep as the Gulf States and Mobile Alabama, with the ability to reach Memphis, to Detroit, to Chicago, also setting the best-in-class service from North Asia. So, while competition is one thing, collaboration can help as well.”

Mr. Seroka has been appointed to the U.S. Department of Commerce Advisory Committee on Supply Chain Competitiveness, the U.S. Maritime Administration Marine Transportation System National Advisory Committee, the Federal Marine Commission Supply Chain Innovation Team, the Board for American Association of Port Authorities, and currently serves as Chair as the California Association of Port Authorities.

We would do well to heed what he is saying. **M**

efficaces, indique-t-il. Nous pourrions alors rivaliser pour le fret, avec les compagnies de ligne maritime, et améliorer notre efficacité. C’est ce que nous avons vu faire en Asie, en Europe, au Moyen-Orient et dans les ports de la Colombie-Britannique, que nous surveillons de très près.»

Projet de système national pour la communauté portuaire

«Et c’est pourquoi je plaide en faveur d’un système national pour la communauté portuaire. Peu importe qui est le partenaire du secteur privé, l’essentiel est de mettre en place des normes et une visibilité telles que nous puissions faire des choix et être beaucoup mieux informés aujourd’hui sur la façon d’expédier des marchandises et la mesure dans laquelle nous pouvons éliminer la congestion portuaire.»

La dimension canadienne de la vision de M. Seroka mérite certainement d’être explorée en raison de son impact possible sur le rôle grandissant des ports de mer du Canada en tant que pays de transit de fret ferroviaire destiné aux États-Unis. Est-ce qu’il serait dès lors possible d’augmenter les exportations américaines à l’étranger via les ports du Canada? À cet égard, son expérience sur la côte Ouest l’a d’abord amené à concentrer son attention sur les deux principaux ports à conteneurs de la Colombie-Britannique, Vancouver et Prince Rupert.

«Nous avons de solides relations avec les autorités canadiennes, en particulier avec Transports Canada et aussi avec les deux chemins de fer de catégorie 1, explique-t-il. Nous avons discuté avec le CN et le CP de ce type d’échange d’information – et c’est intéressant parce qu’en desservant les deux ports de la Colombie-Britannique, les chemins de fer canadiens de catégorie 1 peuvent aller aussi loin que les États du Golfe et Mobile (Alabama), et permettent d’atteindre Memphis, Detroit, Chicago, tout en offrant le meilleur service qui soit en provenance de l’Asie du Nord. Ainsi, la concurrence existe bel et bien, mais la collaboration peut également être utile.»

M. Seroka a été nommé au Comité consultatif du département du Commerce des États-Unis sur la compétitivité de la chaîne d’approvisionnement, au Comité consultatif national du système de transport maritime de l’Administration maritime des États-Unis, à l’équipe d’innovation de la chaîne d’approvisionnement de la Commission maritime fédérale et au conseil de l’Association américaine des administrations portuaires, et il préside actuellement l’Association des administrations portuaires de la Californie.

Nous ferions bien d’écouter ce qu’il dit. **M**



© BARRETT-WARD



Nick Savvides

Les expéditeurs sont mécontents de la hausse des taux de fret dans l'Atlantique Nord en 2021

Les compagnies maritimes ont annoncé des hausses de tarif pour le trafic entre l'Europe et la côte Est canadienne, alors même que les volumes de fret tardent à retrouver les niveaux d'avant la COVID. Certaines lignes ont même réduit leur capacité.

MSC et le transporteur français CMA CGM procéderont tous deux à une augmentation générale des taux entre le Canada et l'Europe le 1^{er} janvier. Le fret en tout genre (FAK) de la Méditerranée passera à 3 250 \$ US/conteneur sec de 20 pieds et à 4 700 \$ US/40 pi. Les conteneurs frigorifiques augmenteront à 7 000 \$ US/20 pi et 13 250 \$ US/40 pi.

Le fret au départ de Bremerhaven, Rotterdam et Anvers demandera 3 650 \$ US ou 5 800 \$ US, respectivement pour un conteneur sec de 20 pi ou un conteneur de 40 pi standard ou à grande capacité. Il y a une prime de 300 \$ US pour le trajet du Havre à Montréal et Halifax. Les conteneurs frigorifiques sont à 7 350 \$ US et 14 000 \$ US respectivement.

En outre, CMA CGM impose des frais de manutention au terminal (THC) au départ des ports des Pays-Bas, de la

North Atlantic shippers disgruntled over higher 2021 freight rates

Shipping lines have announced rate increases on the North Atlantic trades between Europe and the Canadian east coast even as freight volumes have struggled to recover to pre-Covid levels, with some lines even cutting capacity.

Both MSC and the French carrier CMA CGM will implement general rate increases (GRI) on 1 January on the trades between Canada and Europe. Mediterranean cargo freight of all kinds (FAK) will rise to US\$3,250/20ft dry container and US\$4,700/40ft. While reefer cargo will increase to US\$7,000/20ft box and US\$13,250/40ft.

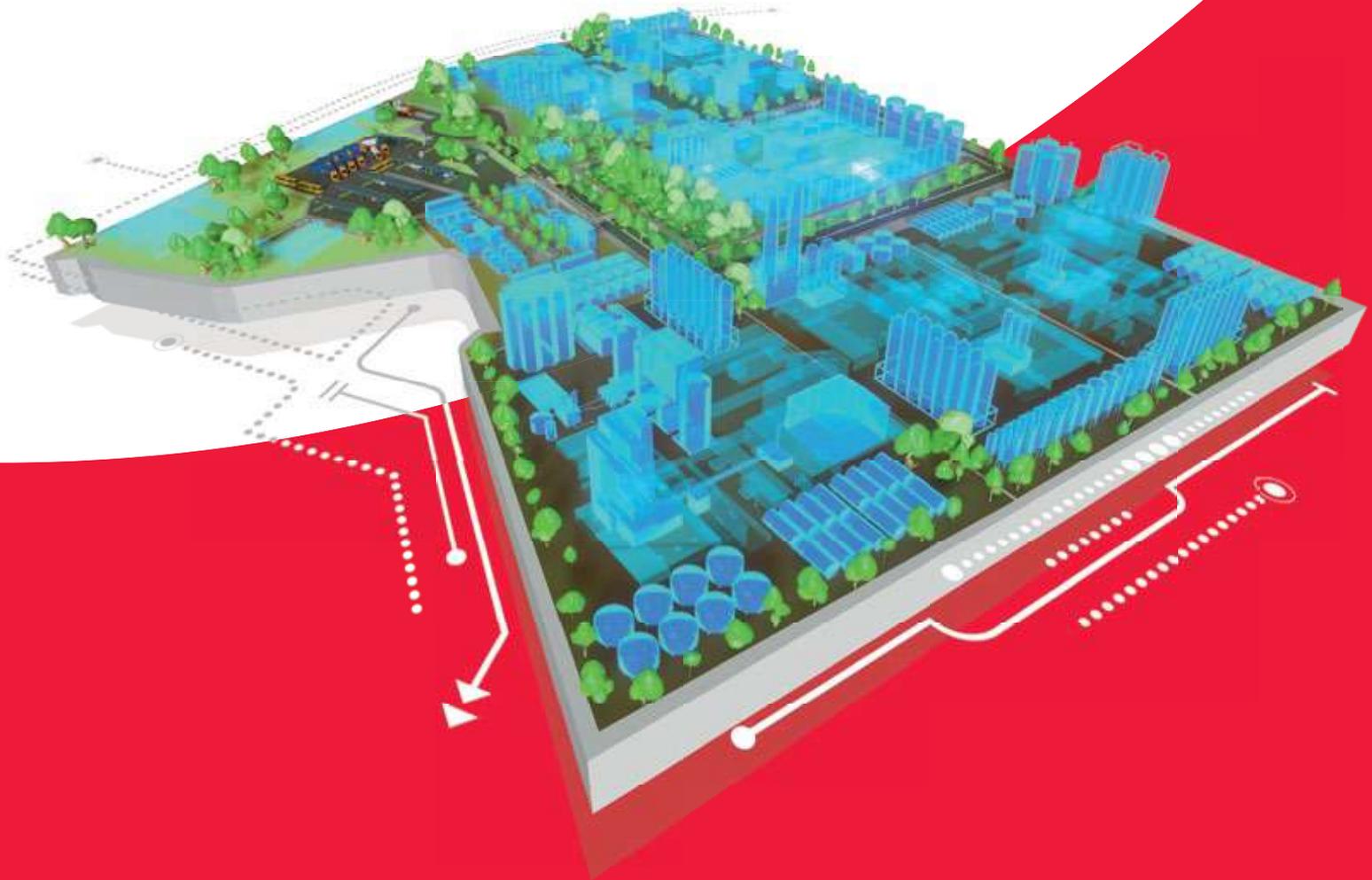
Meanwhile, cargo from Bremerhaven, Rotterdam and Antwerp is attracting rates of US\$3,650 and US\$5,800 for a 20ft dry and 40ft standard and high cube container, respectively. With a US\$300 premium for shipping from le Havre to Montreal and Halifax. Meanwhile, reefer cargo is priced at US\$7,350 and US\$14,000, respectively.

There are premiums of several hundred dollars for shipping containers from Le Havre to Montreal and Halifax..

Il y a des primes de centaines de dollars pour l'expédition de conteneurs du Havre à Montréal et Halifax.

NextGen District

By Port of Antwerp



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

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

Are you?



**Take a
virtual tour**

www.nextgendistrict.com



**Port of
Antwerp**

Belgique et du Royaume-Uni, allant d'environ 200 \$ US/EVP à 400 \$ US par conteneur.

MSC impose des frais semblables au trafic à destination et au départ de l'Europe et des ports de l'Est canadien.

Maersk a annoncé des annulations dans son service canadien, le CAE, qui fait escale à Montréal. Le Maersk Patras omettra un appareillage de Bremerhaven la semaine 53 et de Montréal la semaine 2.

Les augmentations de taux touchent le trafic avec le Canada vers l'ouest et vers l'est

Les expéditeurs considèrent que les augmentations de taux ne sont pas justifiées, vu la diminution des niveaux de service. Il se pourrait qu'ils ne paient pas ces taux de FAK quand viendra le moment de placer du fret. Cependant, il pourrait être difficile de trouver de l'équipement disponible, car de nombreux conteneurs vides ont été réaffectés aux grandes routes commerciales entre l'Asie et l'Europe et sur le Pacifique.

Les taux ont été augmentés pour le trafic vers l'ouest alors même que le volume de marchandises envoyées d'Europe du Nord vers le Canada a baissé de 5 % depuis 10 mois, selon les chiffres de la firme d'analystes Container Trades Statistics (CTS). Les plus récentes données semblent indiquer une remontée en octobre, mais le volume resterait plus de 2 % sous le niveau d'octobre 2019.

Ce n'est pas le cas pour les marchandises au départ de la Méditerranée. Leur volume a toujours été plus faible, mais il a augmenté considérablement de juin à octobre, soit de 23 % selon les dernières données. Dans l'ensemble, sur les 10 mois jusqu'en octobre, le volume en provenance de la Méditerranée est en hausse d'environ 6 % par rapport à la même période de l'année passée.

De grandes fluctuations dans les volumes de marchandises et la problématique de la gestion de la capacité des navires sont des nouveautés pour la route commerciale de l'Atlantique. Historiquement, les volumes et les coûts y sont stables. La crise de la COVID-19 a tout changé. Au vu des taux en hausse, les expéditeurs constatent qu'ils devront payer davantage, d'autant que des suppléments s'ajoutent aux taux de base.

Les propriétaires sont inquiets, d'après le Global Shippers Forum (GSF). L'organisme signale que les innombrables suppléments qui sont inévitablement greffés aux taux peuvent rendre le coût total prohibitif. «Le transport de certaines marchandises ne se justifie pas à ce genre de prix», a dit le secrétaire général du GSF, James Hookham, au *Maritime Magazine*.

La situation perturbe les groupeurs de marchandises depuis déjà un bon moment. La British International Freight Association (BIFA), qui regroupe les transitaires et



©GSF

James Hookham, Secretary General of the Global Shippers Forum, says cargo owners are very concerned over current rate trends.

Selon James Hookham, secrétaire général du Global Shippers Forum, les propriétaires de cargaisons sont très inquiets de l'évolution actuelle des tarifs.

In addition, CMA CGM is imposing increased terminal handling charges (THCs) from ports in the Netherlands, Belgium and the UK, ranging from around US\$200/TEU up to US\$400 per box.

MSC is imposing similar charges in the trades to and from Europe and the East Canadian ports. While Maersk Line has announced blank sailings for its Canadian service, the CAE, which calls at Montreal, with the Maersk Patras omitting a sailing in week 53 out of Bremerhaven and week 2 out of Montreal.

Rate increases impact westbound and eastbound trades with Canada

Shippers, unhappy at the rate rises, which they view as unjustified given the diminishing levels of service, may not pay these

FAK rates when they come to book the cargo. Though finding available equipment may be a challenge as many empty containers have been diverted to the major trade lanes from Asia to Europe and on the Pacific.

Rate increases have been imposed on the westbound trades even as the level of cargo over the last 10 months out of North Europe to Canada has fallen by 5%, according to figures from Container Trades Statistics (CTS). Volume data suggested that the last available figures, for October showed that while trade had picked up it remained more than 2% below the 2019 volumes for October.

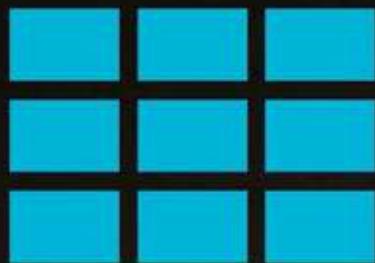
That was not the case for cargo out of the Mediterranean, which is traditionally at lower levels, but which saw significant increases in the period from June to October, with the last statistics showing a 23% increase. Overall, for the ten months to October volumes from the Mediterranean are up around 6% on the first 10 months of last year.

The substantial fluctuations in cargo volumes and the managing of vessel capacity on the Atlantic remains a new feature in a trade lane that has been historically stable in volumes and costs. The Covid-19 crisis has changed that view, and with rates rising and high levels, shippers are aware that they will be required to pay even more as surcharges are added to the base rates.

Cargo owners are concerned according to the Global Shippers' Forum (GSF) who pointed out that with the innumerable surcharges that are inevitably added to freight the total end cost can be prohibitive. "Some cargo doesn't justify movement at these types of rates," James Hookham, the Secretary General at GSF told *Maritime Magazine*.

It is a situation that has troubled freight forwarders for some considerable time, with the British International Freight Association (BIFA), the trade association for UK

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



entreprises de logistique du Royaume-Uni, affirme que ses membres en ont assez de la tendance à imposer des suppléments, qui semble prendre de l'ampleur dans l'industrie.

«Les transitaires n'apprécient pas les suppléments de quelque nature que ce soit demandés par les compagnies maritimes, tonne Robert Keen, directeur général de la BIFA. Voilà des années que, comme d'autres groupes, nous contestons leur légitimité au nom de nos membres – et de leurs clients.»

Les importateurs de marchandises s'inquiètent en outre de la perspective qu'à l'approche de la saison des contrats, les taux au comptant seront utilisés pour mettre de la pression dans les négociations. L'augmentation des coûts risquerait de devenir plus permanente. Cela étant, il faut prévoir que les contrats conclus seront de courte durée et que les transporteurs chercheront des options sur le marché au comptant. Par ailleurs, les groupeurs de marchandises pourraient tirer profit de leur important pouvoir d'achat pour négocier ferme. **M**

freight forwarding and logistics companies, saying its members are fed-up with the surcharge culture that appears to be escalating within the industry.

Robert Keen, BIFA director general said, "Forwarders do not like shipping line surcharges of whatever nature and, along with other groups, we have been challenging their legitimacy on behalf of our members – and their customers – for many years."

Beneficial cargo owners are further concerned that as the contract season looms the higher than usual spot rates will be used to drive contract negotiations, raising costs on a more permanent basis. If that happens expect contracts to be short and for shippers to look for solace in the spot market. Otherwise, freight forwarders may well benefit with their substantial buying power allowing them to drive a hard bargain. **M**

PORT MONTRÉAL

AVIS DE NOMINATION NOTICE OF APPOINTMENT



Martin Imbleau

L'Administration portuaire de Montréal (APM) est heureuse d'annoncer la nomination de **Martin Imbleau** au poste de président-directeur général. M. Imbleau a occupé différents postes de haute direction à Énergir où il a acquis une grande expérience en énergies variées, en environnement et en gestion de projets d'infrastructures majeures. Il occupait plus récemment la fonction de vice-président en stratégie d'entreprise et développement des affaires à Hydro-Québec. M. Imbleau est titulaire d'une maîtrise en droit de l'Université de Montréal, membre du Barreau du Québec et auteur de plusieurs ouvrages en droit international des droits de la personne. Il est entré en poste le 1^{er} janvier 2021 au Port de Montréal, le plus important port de l'est du Canada et le 2^e en importance à l'échelle du pays.

*The Montreal Port Authority (MPA) is pleased to announce the appointment of **Martin Imbleau** to the position of President and Chief Executive Officer. Mr. Imbleau held several senior management positions at Énergir, where he developed extensive experience in such various fields as energy, environmental and major infrastructure project management. More recently, he held the position of Vice-President, Corporate Strategy and Business Development at Hydro-Québec. Mr. Imbleau holds a Master's degree in Law from Université de Montréal, is a member of the Quebec Bar and the author of several books on international human rights law. He started his new position on January 1, 2021 at the Port of Montreal, the largest port in Eastern Canada and the second largest in the country.*

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:

HWYH20@SEAWAY.CA

[@HWYH20](https://www.instagram.com/HWYH20)

WWW.HWYH20.COM



Terence F. Bowles

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

Des opérations qui continuent d'être résilientes

Quiconque a eu des défis à relever en matière de santé et d'activité économique en raison de la COVID-19 n'oubliera pas de sitôt cette année 2020. Dès que la gravité de la pandémie est devenue apparente, la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), en tant que responsable d'un réseau de transport essentiel, a rapidement adopté des protocoles pour protéger ses travailleurs et ses lieux de travail.

Notre personnel opérationnel a continué de travailler sur place, mais de nombreux employés de soutien sont passés au télétravail. Nous avons coopéré étroitement avec des intervenants et des associations du secteur maritime au Canada et aux États-Unis pour que le corridor de transport maritime reste sûr, protégé et efficace dans cette période difficile. La Voie maritime a ainsi pu préserver un haut niveau de rendement opérationnel, rester un réseau de transport résilient et alerte, et un axe vital du commerce et des échanges. Grâce à la diligence de notre personnel et aux mesures que nous avons prises, nous n'avons pas perdu un seul quart de travail en raison de la COVID-19 pendant la saison de navigation 2020.

La CGVMSL a bénéficié du programme de modernisation primé mis en œuvre dans les 10 dernières années, ce qui représente la plus grande transformation de la Voie maritime depuis son inauguration en 1959. En particulier, avec l'amarrage mains libres et la commande à distance des écluses, la plupart des interactions habituelles avec les équipages des navires ne sont plus nécessaires, ce qui a permis de réduire sensiblement le risque de transmission du virus.

Seaway Operations Remain Resilient

The year 2020 is one that will not soon be forgotten by anyone who faced the health and economic challenges brought on by COVID-19. As an essential transportation system, once the seriousness of the pandemic became evident, the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) quickly implemented safety protocols for its workers and work sites.

While our operations staff remained working on site, many support workers transitioned to remote work. In terms of the marine industry, we worked hand-in-hand with key Canadian and U.S. stakeholders and associations to ensure the marine transportation corridor remained safe, secure and efficient during these challenging times. This cooperation allowed the Seaway to maintain a high level of operational performance, and to remain a resilient, responsive transportation system and vital trade gateway. It is a tribute to our employees and the measures taken that we did not lose a single shift during the 2020 navigation season due to COVID-19.

The SLSMC benefited from the award-winning modernization program implemented over the last decade, which was the most significant operating change since the Seaway opened in 1959. This program, which included hands-free mooring and remote operation of lock structures, removed most of the interaction we would normally have with vessel crews, thus further reducing the risk of virus transmission.

Seaway traffic in 2020 totaled nearly 38 million tonnes, closely matching the 2019 tally thanks especially to a substantial increase in grain shipments.

Le trafic sur la Voie maritime a atteint presque 38 millions de tonnes en 2020, soit presque autant qu'en 2019 grâce notamment à une forte augmentation des expéditions de céréales.

While the flooding situation in 2020 was not as severe as was experienced in 2017 and 2019, water levels and flow rates remain an important issue for the Corporation. We have been working collaboratively with key stakeholders to manage water flows and to ensure vessels can safely transit the system, while minimizing the risk of flooding to communities adjacent to the waterway. By year end, water levels were close to historical averages, especially in Lake Ontario.

The 2020 navigation season ended with nearly 38 million tonnes of cargo passing through the system, which closely matched the 2019 results. Grain, destined primarily for export, was the mainstay of this traffic, increasing nearly 27% year-over-year. Early in the season, we benefited from significant grain carryover from the 2019 crop year, and this was followed by record 2020 grain crops which kept the system busy through to the close of navigation. The other commodity that had positive results in 2020 was the movement of steel slabs required to keep steel plants operating efficiently. All-in-all, considering the global economic impacts from numerous lockdowns in countries around the world, we are quite pleased with our results.

The Montreal-Lake Ontario section of the Seaway closed on December 31, 2020. Meanwhile, the Welland Canal remained open until January 7, 2021, the second year of a five-year season extension pilot program. Ice was not a concern in 2020, and closing went smoothly in both sections of the waterway. Having said this, we continue supporting initiatives such as all-season buoys, increased ice-breaking assets and pilotage efficiencies which assist in season extension.

Now moving to 2021, we certainly expect that the economy will improve, which should be positive for cargo levels. However, much will depend on how well the pandemic is contained, along with the effectiveness of stimulus packages and consumer habits. One thing is certain, the movement of goods will remain central to improved economic activity. Marine transportation is the most energy efficient transportation mode, with the lowest carbon footprint, and as part of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, we are ready to assist in the economic recovery. 

En 2020, les inondations n'ont pas eu la même ampleur qu'en 2017 et 2019, mais les niveaux d'eau et le débit restent des problèmes importants pour la Corporation. Nous avons collaboré avec des intervenants clés pour gérer le débit et faire en sorte que les navires puissent emprunter le réseau en toute sécurité, tout en réduisant le risque d'inondations pour les communautés riveraines. À la fin de l'année, les niveaux de l'eau étaient proches des moyennes historiques, surtout dans le lac Ontario.

Presque 38 millions de tonnes de marchandises ont été transportées dans le réseau pendant la saison de navigation 2020, soit à peu près le même volume qu'en 2019. Les céréales, destinées principalement à l'exportation, ont constitué la base du trafic de cette année. Leur volume a augmenté de presque 27 % par rapport à un an plus tôt. Au début de la saison, nous avons bénéficié d'une forte quantité de céréales restant de la récolte de 2019. Ensuite, la récolte record de 2020 a continué d'assurer l'activité dans le réseau jusqu'à la fin de la saison. L'autre source de résultats positifs en 2020 est le transport des brames d'acier nécessaires à l'exploitation efficace des aciéries. Tout compte fait, au vu des bouleversements de l'économie causés par des mesures de confinement décrétées dans des pays du monde entier, nous sommes très satisfaits de nos résultats.

La section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime a été fermée le 31 décembre 2020. Le canal Welland est resté ouvert jusqu'au 7 janvier 2021. Nous en sommes à la deuxième année d'un programme pilote de cinq ans de prolongation de la saison. La glace n'a pas causé de soucis en 2020. La fermeture s'est bien passée dans les deux sections de la Voie maritime. Cela dit, nous continuons de soutenir des initiatives comme la mise en place de bouées toute saison, l'augmentation des ressources brise-glace et les gains en efficacité du pilotage qui aident à prolonger la saison.

En 2021, nous comptons bien sûr une amélioration de l'économie, ce qui devrait être positif pour les volumes de marchandises. Cependant, il reste à voir à quel point la pandémie sera maîtrisée, quelle sera l'efficacité des programmes de relance et comment les habitudes des consommateurs évolueront. Ce qui est certain, c'est que le transport de marchandises restera essentiel pour rehausser l'activité économique. Le transport maritime est la solution la plus efficace sur le plan énergétique et celle qui a l'empreinte carbone la plus basse. En tant que partie prenante du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, nous sommes prêts à aider à la reprise économique. 



VIRTUAL MARITIME
ACADEMY

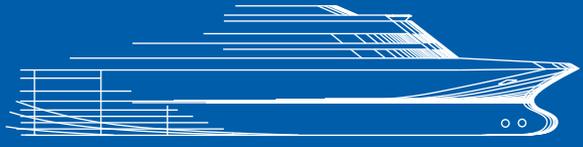
Online Maritime Academy
Approved by Transport Canada

All courses are fully online no need to attend any classroom.

Available online courses:

- Ship Security Officer (SSO) Online Course
- Company Security Officer (CSO) Online Course
- Designated Person Ashore (DPA) Online Course

www.virtualmaritime.academy



NAVTECH INC.

NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

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

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

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



URGENCE MARINE INC

Immediate response 24/7

Call : 514.640.3138



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

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



www.urgencemarine.com Montreal (Quebec) Canada

Grain shipments chart path to cargo rebound

Les expéditions de céréales préfigurent la relance du trafic

Julie Gedeon
 Leo Ryan

Cautious optimism reigns among stakeholders on the North American waterway that recovery will gain momentum throughout 2021. Symbolizing better days is this photo showing an unusual phenomenon – seven vessels from the same carrier (Fednav) in the harbour area of the Port of Hamilton at the same time.

Les acteurs du secteur maritime nord-américain ont bon espoir que la reprise s'accélére en 2021. Un fait inhabituel laisse entrevoir une amélioration des perspectives: récemment, sept navires d'un même armateur (Fednav) se trouvaient en même temps dans la zone portuaire de Hamilton.



Following a nearly 6% GDP plunge in 2020, the Canadian economy is poised for brisk growth in 2021 as COVID-19 vaccinations reach a critical mass and various restrictions are gradually lifted. Real GDP is projected to climb about 4.4% by economists – good news for shipping lines and ports on the Great Lakes/St. Lawrence System where a recovery trend was already discernable during the last quarter of 2020. Cautious optimism prevails for 2021.

On the St. Lawrence Seaway proper, shipments are expected to pick up as the roll-out of the COVID vaccines in Canada and the United States lifts pent-up demand for air travel as well as for construction and automobiles.

Après une chute de presque 6 % du PIB en 2020, l'économie canadienne se prépare à rebondir en 2021 lorsque la population vaccinée contre la COVID-19 atteindra une masse critique et que les diverses restrictions seront graduellement levées. Les économistes prévoient que le PIB réel progressera de 4,4 % – une bonne nouvelle pour les compagnies maritimes et les ports du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, où une tendance à la reprise s'esquissait déjà au dernier trimestre de 2020. Un prudent optimisme est de mise pour 2021.

Sur la Voie maritime du Saint-Laurent, les expéditions devraient augmenter à mesure que l'administration des vaccins au Canada et aux États-Unis libérera la demande refoulée dans les domaines des voyages en avion et de la construction et des automobiles.



©FEDNAV

Les céréales ont essentiellement sauvé la saison 2020 de la Voie maritime du Saint-Laurent, et elles étaient un point fort pour les ports du Saint-Laurent qui, dans l'ensemble, ont vu leurs volumes baisser. L'année a démontré à quel point l'industrie et ses partenaires sont agiles et collaborent entre eux, vu la façon dont ils ont réagi à une pandémie mondiale.

Au total, 37,7 millions de tonnes métriques (tm) de marchandises sont passées par les ports canadiens et américains de la Voie maritime en 2020, soit un recul de 1,7 %. La baisse aurait été bien plus marquée si les céréales n'avaient pas augmenté de 27 %, jusqu'à 13,3 millions de tm, compensant les fortes diminutions du vrac liquide, du vrac sec et du minerai de fer.

Dès le début de la crise, un centre de commandement unifié binational a été mis sur pied pour la Voie maritime du

Grain fundamentally saved the 2020 season for the St. Lawrence Seaway and was an area of strength at St. Lawrence ports which, for the most part, saw their overall volumes slump. The year also demonstrated how agile and collaborative the industry and its stakeholders are in responding to no less than a global pandemic.

A total of 37.7 million metric tons of cargo moved through Canadian and U.S. ports through the Seaway in 2020, representing a 1.7% decline. The dip would have been much lower had not grain soared by 27% to 13.3 million MT, offsetting sharp declines in liquid bulk, dry bulk and iron ore.

With the advent of the pandemic crisis, the St. Lawrence Seaway Bi-national Pandemic Unified



© MICHAEL HULL

The Port of Thunder Bay had its best year in 2020 since 1997 thanks to a big surge in grain shipments.

Le Port de Thunder Bay a connu en 2020 sa meilleure année depuis 1997, grâce à une forte augmentation des expéditions de céréales.

Command Center was quickly formed to ensure continued transits. “We didn’t miss a beat – keeping essential cargo moving while protecting the health and safety of employees and customers,” says Terence F. Bowles, president of the St. Lawrence Seaway Management Corporation. “A 99.6-per-cent structure availability contributed to the capability of carriers to maintain service levels.”

Existing safety protocols to deal with earlier SARS and H1N1 concerns along with the Seaway’s innovative technology were leveraged in 2020. Hands-free mooring (HMF) became available throughout the system with the U.S. components put into service last year. “HFM increased safety by limiting the contact between operators and carriers,” Mr. Bowles explains. “Carriers also enjoyed improved transit times and thereby potentially additional sailing days.”

Unprecedented rail capacity helped Canada’s Great Lakes – Seaway ports to ship 11 million MT of Western Canada’s second largest recorded harvest through the system for a 26.5-per-cent increase over 2019.

The Port of Thunder Bay had its best year since 1997 with approximately 10 million MT in overall cargo, compared to 9.3 million MT in 2019. “It was remarkable year, considering what’s happening in the world,” acknowledges Tim Heney, the port’s president/CEO. “The record Prairie harvest led to a lot more grain, but also canola and soybeans, arriving from Manitoba, for export – so much so that Manitoba’s shipments outpaced Saskatchewan’s.”

Saint-Laurent afin d’assurer la continuité des transits. «Nous avons réagi immédiatement, faisant en sorte que les marchandises essentielles arrivent à bon port, tout en protégeant la santé et la sécurité du personnel et des clients, dit Terence F. Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Notre taux de 99,6 % de disponibilité des structures a contribué à la capacité des transporteurs de maintenir les niveaux de service.»

Des protocoles de sécurité mis au point précédemment face au SRAS et à la grippe H1N1 et la technologie innovatrice de la Voie maritime ont été mis à profit en 2020. L’amarrage mains libres (AML) est devenu possible dans l’ensemble du réseau après qu’il a été mis en service dans les installations américaines l’année passée. «L’AML a augmenté la sécurité en limitant les contacts nécessaires entre éclusiers et transporteurs, explique M. Bowles. Les transporteurs ont aussi profité de transits plus rapides leur permettant d’ajouter des journées de navigation.»

La capacité ferroviaire, plus forte que jamais, a aidé les ports canadiens des Grands Lacs et de la Voie maritime à expédier 11 millions de tm de céréales de l’Ouest canadien – dont c’était la plus deuxième récolte en importance de tous les temps –, soit 26,5 % de plus qu’en 2019.

Le Port de Thunder Bay a connu sa meilleure année depuis 1997. Il a manutentionné au total environ 10 millions de tm, contre 9,3 millions en 2019. «L’année a été remarquable, compte tenu de ce qui se passe dans le monde, confirme Tim Heney, PDG du Port. La récolte record des Prairies a apporté beaucoup plus de céréales, mais aussi de canola et de soja venant du Manitoba et destinés à l’exportation – au point où



FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

BREAKING THE ICE BRISER LA GLACE





© PORTSTORONTO

*The Groupe Desgagnés created a buzz last October by carrying out the first large shipment of containers – nearly 400 all told – between Montreal and a Great Lakes port in four decades. The shipment to the Port of Toronto was in response to backlogs at the Port of Montreal and delays on the railway network. Transporting the containers was the geared, self-unloading **Claude A. Desgagnés**.*

Le Groupe Desgagnés a fait forte impression en octobre dernier en transportant une grande cargaison de conteneurs – presque 400 au total – entre Montréal et un port des Grands Lacs pour la première fois en quatre décennies. L'expédition au port de Toronto a été décidée en réponse à des retards accumulés au port de Montréal et à des retards sur le réseau ferroviaire. Les conteneurs étaient transportés par le cargo polyvalent autodéchargeur **Claude A. Desgagnés**.

Mr. Heney is hopeful larger, more diversified harvests will continue arriving in Thunder Bay in the future. “We’re still only at 50-to-60-per-cent of our 19 million MT of overall capacity,” he emphasizes. “What’s interesting is that we had the most foreign-flagged vessels than ever this past year as demand for Canadian grain, canola and soybeans increased overseas.”

The port also received its first inbound shipment of phosphate fertilizer destined for Western Canada. “That’s obviously a great import/backhaul commodity for us and something I hope becomes larger,” Mr. Heney says.

Less potash was transported due to short-term global oversupply. “We transported 316,000 MT as opposed to 400,000 in 2019, but I suspect that’ll rebound,” Mr. Heney shares.

Coal shipments dropped to some 440,000 MT from 800,000 a year earlier as the pandemic closed steel mills, construction sites, auto plants, and appliance factories.

les expéditions du Manitoba ont surpassé celles de la Saskatchewan.»

M. Heney espère bien que des récoltes plus importantes et plus diversifiées continueront d’arriver à Thunder Bay. «Nous sommes encore à peine à 50 ou 60 % de notre capacité totale de 19 millions de tonnes métriques, insiste-t-il. Ce qui est intéressant est que nous avons eu davantage de navires battant pavillon étranger que jamais cette année, alors que la demande de céréales, de canola et de soja augmentait outre-mer.»

Le Port a aussi reçu sa première cargaison importée d’engrais phosphaté destiné à l’Ouest canadien. «Il s’agit d’un produit qui peut très bien servir pour des retours à charge, et j’espère qu’il deviendra plus important», dit M. Heney.

Moins de potasse a été transportée, le marché mondial étant saturé à court terme. «Nous avons transporté 316 000 tonnes métriques, au lieu des 400 000 de 2019, mais je pense que le volume rebondira», note M. Heney.

Les expéditions de charbon n’ont été que de quelque 440 000 tm, contre 800 000 un an plus tôt, la pandémie ayant entraîné des fermetures dans les aciéries, les chantiers de construction, les usines automobiles et les fabriques d’appareils ménagers.

Chute des expéditions d'acier et de minerai de fer pour les transporteurs des Grands Lacs

Les transporteurs des Grands Lacs ont tous vu leurs expéditions d'acier et de minerai de fer chuter. L'Algoma Central Corporation a aussi constaté une baisse des granulats et des matières premières pour les cimenteries. «Les niveaux ont remonté un peu au deuxième trimestre de 2020, mais sont restés bien en dessous des volumes normaux, dit Jeff DeRosario, vice-président, Commercial, de l'Algoma Central Corporation. En outre, nous n'avons vu aucun des investissements prévus dans l'infrastructure en 2020.»

M. DeRosario a bon espoir d'une reprise soutenue en 2021. «Les prix de l'acier étaient très élevés à la fin de l'année passée, en raison de la demande refoulée, explique-t-il. Cependant, relancer un haut fourneau est une grande décision, que les entreprises ne prendront sans doute pas avant d'être sûres que la demande est stable.»

L'année dernière a finalement été meilleure que ne le craignait M. DeRosario en mars quand les confinements pour la COVID-19 ont commencé. Les céréales ont tenu la vedette. «Algoma a transporté environ 20 % de plus, en volume, que nous ne l'envisagions au début de 2020.»

Et d'ajouter M. DeRosario, «Nous avons aussi transporté beaucoup de sel de voirie. Il y a d'abord eu des problèmes de production dans quelques mines de sel, mais ils ont été réglés, et les municipalités ont reconstitué leurs réserves.»

Algoma a dégagé des leçons de 2020, y compris le fait que l'entreprise pouvait en grande partie mener ses opérations à

Great Lakes carriers see drop in steel and iron ore shipments

Great Lakes carriers all saw their steel and iron ore shipments plummet. Algoma Central Corporation also saw a drop in aggregate and raw materials for cement plants. “Levels rose again somewhat in the second half of 2020, but remained well below normal volumes,” says Jeff DeRosario, Algoma Central Corporation’s vice-president, Commercial. “We also didn’t see any of the anticipated investments in infrastructure in 2020.”

Mr. DeRosario is cautiously optimistic about a sustained 2021 recovery. “Steel prices were through the roof towards the end of last year because of pent-up demand,” he explains. “However, to fire up a blast furnace is a big decision that companies are unlikely to make until they’re confident demand is stable.”

Last year concluded better than Mr. DeRosario feared in March when COVID-19 lockdowns began. Grain was the big story. “Algoma transported roughly 20 per cent more in volume than we had envisioned at the start of 2020.”

“We also moved a lot of road salt,” Mr. DeRosario adds. “There were earlier production issues at a couple of salt mines but those have been resolved and municipalities have been restocking.”

The wisdom drawn from 2020 includes the knowledge that Algoma can readily operate remotely for

HOPA
PORTS

HAMILTON
OSHAWA
PORT
AUTHORITY

WATERFRONTS AT WORK.

A new integrated port network on the Great Lakes.



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

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

hopaports.ca

the most part. "This may open up some recruitment opportunities," Mr. Rosario says.

Finding qualified labour has been made even more difficult by COVID-19 restrictions. "Maritime expertise – especially officers and first mates – is hard to come by on the Great Lakes," Mr. Rosario emphasizes. "Remote operations might offer some recruitment advantages."

HOPA grain cargo surge

At the Port of Hamilton, petroleum and steelmaking products were lower throughout 2020, but offset by strong volumes of not only grain, but also fertilizer, salt and finished steel. "Our tonnage was off by as much as 30 per cent last spring, but we've clawed our way back to close the season on an optimistic note with final tonnage in the 10-million MT range," shares Ian Hamilton, the Hamilton-Oshawa Port Authority's president/CEO.

By the end of November, grain exports through Hamilton had reached two million MT, 26 per cent higher than at the same point in 2019. Inbound fertilizer was also healthy, at half a million MT.

Meanwhile, the Port of Oshawa had its best year ever surpassing 600,000 MT for the first time. Six grain vessels were loaded and shipped from Oshawa, carrying 82,000 MT, in 2020. Crop handling was buoyed by the new Sollio Agriculture terminal's first full commercial season. "This new facility's GTA-east location and modern equipment has reduced trucking distances and unloading times for an estimated 200 Durham region farmers whose products include soybeans, wheat and corn," Mr. Hamilton notes.

Mr. Hamilton is optimistic that an economic recovery will result in handling more construction and manufacturing cargo. "As an integrated port network, now with facilities in Hamilton, Oshawa and Niagara, we have the capacity, expertise and integrated services to facilitate resurgent economic growth in southern Ontario," he emphasizes.

distance. «Nous pourrions ainsi avoir de nouvelles possibilités dans le recrutement», dit M. DeRosario.

Trouver du personnel qualifié est devenu encore plus difficile en raison des restrictions liées à la COVID-19. «L'expertise maritime – surtout pour ce qui est des officiers et des premiers lieutenants – est rare sur les Grands Lacs, insiste M. DeRosario. Les opérations dirigées à distance peuvent faciliter le recrutement.»

Forte augmentation des céréales pour l'APHO

Au Port de Hamilton, le pétrole et les produits servant aux aciéries ont été en baisse tout au long de 2020. En revanche, il y a eu de forts volumes non seulement de céréales, mais aussi d'engrais, de sel et d'acier fini. «Notre tonnage était en baisse de 30 % au printemps dernier, mais nous sommes remontés et avons fini la saison sur une meilleure note, avec un tonnage de l'ordre de 10 millions de tonnes métriques», dit Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO).

À la fin de novembre, les exportations de céréales passant par Hamilton s'élevaient à 2 millions de tm, 26 % de plus qu'au même moment en 2019. Les importations d'engrais étaient aussi à un bon niveau, un demi-million de tonnes métriques.

Quant au Port d'Oshawa, cette année est la première où il a surpassé les 600 000 tm. Six navires céréaliers sont partis d'Oshawa chargés de 82 000 tm en 2020. La manutention de récoltes a été favorisée par le terminal de Sollio Agriculture, qui en était à sa première saison complète. «L'emplacement de ce nouveau terminal, à l'est du Grand Toronto, a réduit les distances de camionnage et les délais de déchargement pour quelque 200 agriculteurs de la région de Durham produisant notamment du soja, du blé et du maïs», note M. Hamilton.

M. Hamilton a confiance qu'une relance économique augmentera les cargaisons des secteurs de la construction et de la fabrication. «En tant que réseau portuaire intégré ayant maintenant des installations à Hamilton, Oshawa et

Dimensional project cargo gateway for Western Canada

PORT 
OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST



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

www.portofthunderbay.ca

Canada

SPECIALIZING IN MARINE TRANSPORTATION

MMTL is dedicated to transporting your high heat, black oil products right to your facility.

Operating two Articulated Tug/Barge (ATB) units:
"Leo A. McArthur/John J. Carrick" and the
"Everlast/Norman McLeod"



mcasphalt.com

ISO 9001/14001

At the Port of Windsor, steel and aluminum shipments plunged by 70% compared to 2019, “and that was a bad year,” notes Steve Salmons, the port’s CEO and President. Tariffs driven by a strong American First steel policy began affecting 2019 shipments, with the situation worsened by COVID-19 slowdowns, even with tariffs subsequently lifted.

“After basically shutting down in 2020, the global economy has had a hard time recovering with employment, wages and consumer spending all lagging,” Mr. Salmons notes. “There’s also major production issues related to COVID-19 due to large absenteeism, particularly in the U.S., where many people are ill with COVID-19, fear they or family members are infected, or afraid they’ll become sick if they go to work.”

The big 2020 takeaway is that politics still override economics, he adds. “We saw that with China’s unfounded claims about the quality of our canola. And while everyone loves serving one big market, if it presents too much difficulty, we’ve proven there are other smaller markets.”

“As of mid-December, we were at 93 per cent of where we were in 2019 with a large part due to grain exports, but other products weren’t that far off in spite of all the challenges, because the logistics chain – marine, rail and truck – persevered and largely succeeded – not perfectly, but impressively under the worst global pandemic and economic crisis in a century,” Mr. Salmons emphasizes.

Grain shipments rise at Windsor

Grain shipments rose by 17 per cent to 736,000 MT by early December, with more on their way to overseas markets. Petroleum and salt orders picked up later in the year. While shipments canceled by construction and business shutdowns for a month last spring may never be fully recovered, a mild winter has picked up the demand for aggregate. “Asphalt plants were still operating in mid-December, which is unusual,” Mr. Salmons notes.

He’s only slightly encouraged about increased U.S. trade possibilities. “The Biden administration has made it clear that it has an America First policy but Canada produces 40 per cent of the aluminium the States needs so buying it doesn’t harm American businesses,” he explains. “Plus there’s likely to be more predictable, stable economic policies under the Biden administration.”

Given the months it’s still likely to take for most North Americans to be vaccinated, Mr. Salmons expects COVID-19 protocols to continue throughout 2021. “We also have to remember that while Western countries might be in good shape in terms of vaccinations by summer, the rest of the planet will continue to suffer until those countries receive vaccines,” he says. “That will affect their economies and our global business, so I see us getting back on our feet in 2021, then really looking forward to 2022.”

CSL 2021 bookings already full

At Canada Steamship Lines (CSL), the 2021 book is already full. “However, there’s still volatility in the ore

Niagara, nous avons la capacité, le savoir-faire et les services intégrés pour faciliter une reprise de la croissance économique dans le sud de l’Ontario », indique-t-il.

Au Port de Windsor, les expéditions d’acier et d’aluminium ont plongé de 70 % par rapport à 2019 «qui était déjà une mauvaise année», précise Steve Salmons, PDG du Port. Les tarifs douaniers découlant d’une politique privilégiant résolument l’acier américain avait réduit les expéditions en 2019, et la situation a été aggravée par les ralentissements attribuables à la COVID-19, même quand les tarifs douaniers ont été levés.

«Après avoir été essentiellement mise à l’arrêt en 2020, l’économie mondiale a peiné à se rétablir», constate M. Salmons. L’emploi, les salaires et les dépenses des consommateurs restent tous en retrait. «Il y a aussi de grands problèmes de production en raison de la COVID-19 et d’importants taux d’absentéisme, surtout aux États-Unis où de nombreuses personnes soit ont été infectées, soit craignent qu’elles ou des membres de leur famille le sont, soit redoutent de devenir malades si elles vont au travail.»

Ce que 2020 nous a surtout appris est que la politique peut l’emporter sur l’économique, ajoute-t-il. «Nous l’avons vu avec les allégations non fondées de la Chine au sujet de la qualité de notre canola. Et bien que tout le monde aime servir un grand marché, si les difficultés sont trop grandes, nous avons démontré qu’il existe d’autres marchés plus modestes.»

«À la mi-décembre, nous en étions à 93 % du niveau où nous étions en 2019, dit M. Salmons. C’est en bonne partie grâce aux exportations de céréales, mais d’autres produits n’en étaient pas très loin malgré tous les défis à relever. La chaîne logistique – transport maritime, rail et camionnage – a tenu bon et a largement réussi de façon impressionnante, sinon parfaite, malgré la pire pandémie mondiale et crise économique en un siècle.»

Expéditions de céréales en hausse à Windsor

Les expéditions de céréales avaient augmenté de 17 %, jusqu’à 736 000 tm, au début de décembre, et elles continuaient d’affluer en route vers des marchés d’outre-mer. Les commandes de pétrole et de sel ont augmenté vers la fin de l’année. Les commandes annulées en raison de l’arrêt de la construction et des entreprises pendant un mois au printemps dernier ne seront peut-être jamais récupérées entièrement. Cependant, un hiver doux a accru la demande de granulats. «Les usines d’asphalte continuaient de tourner à la mi-décembre, ce qui est inhabituel», note M. Salmons.

Il n’est que légèrement encouragé par les débouchés commerciaux aux États-Unis. «Le gouvernement Biden a clairement indiqué qu’il a une politique “America First”, mais le Canada produit 40 % de l’aluminium dont les États-Unis ont besoin, donc il ne nuit pas aux entreprises américaines, explique-t-il. De plus, il y aura sans doute des politiques économiques plus prévisibles et plus stables avec le gouvernement Biden.»

Comme il faudra probablement des mois pour que la plupart des Nord-Américains soient vaccinés, M. Salmons s’attend à ce que les protocoles pour faire face à la COVID-19 restent en place tout au long de 2021. «Nous devons aussi retenir que si les pays occidentaux seront peut-être bien avancés dans la vaccination d’ici l’été, le reste de la planète continuera de souffrir jusqu’à ce que les autres pays reçoivent des vaccins, estime-t-il. Leurs économies et notre activité mondiale



EMPIRE STATE OF MIND

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



Empire Stevedoring

achodos@empstev.com
goro@empstev.com

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

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

MONTREAL QC

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



www.empirestevedoring.com



markets, especially when it comes to steel production,” cautions Julie Lambert, CSL Group’s vice president, Commercial (Canada).

While ore prices remained strong internationally, production declined in both Canada and the U.S., affected in large part by the suspension of operations last summer at some mines. “We saw a slight recovery this fall because of their reopening,” Ms. Lambert notes. “But it’s possible the volatility will continue with uncertain demand for steel-related products.”

Grain was again 2020’s saving grace. “We’ve had great Western crops, coupled with strong demand in Europe, the Middle East and North Africa,” Ms. Lambert relates. “We’re expecting another strong year in 2021, especially out of Thunder Bay.”

Last year also started off fully booked... until March. “Customers postponed or canceled shipments,” Ms. Lambert recalls, adding that some deliveries had to be rerouted to avoid ships calling at ports with COVID-19 outbreaks.

“Canadian ship owners faced unique challenges in dealing with various health agencies, along with office employees suddenly working remotely on communication platforms that, frankly, were new to many of us,” Ms. Lambert adds.

Last year’s volatility has Ms. Lambert cautiously optimistic. “We’re anticipating greater market stability with all of the Great Lakes ship owners having sufficient measures to deal with COVID-19 until vaccinations can be done,” Ms. Lambert says.

At Fednav, major organizational changes were carried out mid-2020 in anticipation of two senior vice-presidents, Paul A. Gourdeau and Thomas H. Paterson, retiring. “Our president and CEO, Paul Pathy, knew the retirement of these two company pillars was coming and took the opportunity to assess whether the structure largely the same during Fednav’s then 75-year history should be revised to respond better to evolving global markets,” explains Nicole Trépanier, director of External Relations.

The Marine Department, led by Executive Vice-President Tina Revsbech, was created early last June to combine the Chartering and Operations teams with the Ship-owning, Technical and Arctic units to improve commercial efficiency. “All of our chartering offices worldwide now fall under Tina’s leadership, synchronizing our strategic planning, development and coordination to grow the company,” Ms. Trépanier says.

Tina Revsbech’s maritime experience includes three years as BW Tankers’ CEO, the senior vice-president in charge of Torm’s tanker division, along with several roles at AP Moller-Maersk. She also worked in Shell’s management.

The structural overhaul also involved appointing Isabelle Brassard as senior vice-president, Logistics and Sustainable Development, as of this past September. Ms. Brassard now oversees the company’s landside businesses: Federal Marine Terminals and Fednav Direct. She’s also responsible for external relations, marketing, and sustainability initiatives.

seront touchées, donc je pense que nous nous redresserons en 2021, en attendant impatiemment 2022.»

CSL affiche déjà complet en 2021

Au groupe Canada Steamship Lines (CSL), les réservations de 2021 sont déjà complètes. «Cependant, il reste de la volatilité sur les marchés du minerai, surtout en ce qui concerne la sidérurgie», met en garde Julie Lambert, vice-présidente, Affaires commerciales (Canada), de CSL.

Les cours des minerais restent forts à l’échelle mondiale, mais la production a baissé au Canada et aux États-Unis, en bonne partie par suite de la suspension des activités de certaines mines l’été dernier. «Nous avons eu une légère reprise cet automne grâce aux réouvertures, dit M^{me} Lambert. Il reste toutefois possible que la volatilité persiste vu la demande incertaine de produits d’acier.»

Les céréales ont ici aussi sauvé la mise en 2020. «Nous avons eu d’excellentes récoltes dans l’Ouest, en même temps qu’une forte demande en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, dit M^{me} Lambert. Nous prévoyons encore une année forte en 2021, surtout au départ de Thunder Bay.»

L’année passée avait aussi démarré avec le plein de réservations... jusqu’à ce que mars arrive. «Les clients ont reporté ou annulé des expéditions», se rappelle M^{me} Lambert, ajoutant que certaines livraisons avaient dû être redirigées pour éviter des ports connaissant des éclosions de COVID-19.

«Les armateurs canadiens ont eu des défis particuliers à relever, traitant avec diverses autorités de santé publique et avec des employés de bureau travaillant subitement à distance, sur des plateformes de communication qui, franchement, étaient étrangères à bon nombre d’entre nous», ajoute M^{me} Lambert.

Au sortir d’une année volatile, M^{me} Lambert est prudemment optimiste. «Nous prévoyons une plus grande stabilité des marchés, dit-elle. Tous les armateurs des Grands Lacs ont suffisamment de mesures face à la COVID-19 jusqu’à ce que les vaccinations puissent être faites.»

À Fednav, des changements majeurs ont été effectués dans l’organisation à la mi-2020, en prévision du départ à la retraite de deux vice-présidents principaux, Paul A. Gourdeau et Thomas H. Paterson «Notre président-directeur général, Paul Pathy, savait que le départ de ces deux piliers de l’entreprise était imminent, et il en a profité pour se demander si la structure de Fednav, essentiellement inchangée en 75 ans d’histoire, ne devait pas être révisée pour mieux répondre aux besoins des marchés mondiaux en évolution», explique Nicole Trépanier, directrice, Relations externes.

Le service des activités maritimes, dirigé par la vice-présidente directrice Tina Revsbech, a été créé au début de juin dernier. Il regroupe les équipes de l’affrètement et des opérations, et celles de l’armement, des services techniques et des opérations arctiques, afin d’accroître l’efficacité commerciale. «Tous nos bureaux d’affrètement, dans le monde entier, relèvent désormais de Tina, pour synchroniser notre planification stratégique, notre développement et la coordination au sein de l’entreprise», précise M^{me} Trépanier.

L’expérience maritime de M^{me} Revsbech comprend trois ans comme PDG de BW Tankers, vice-présidente principale de la division des navires-citernes de Torm et diverses fonctions auprès d’AP Moller-Maersk. Elle a aussi travaillé au sein de la direction de Shell.



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority



Regardez notre vidéo
Watch our video

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

FOR THE *SAFETY* AND *EFFICIENCY* OF NAVIGATION



www.pilotagestlaurent.gc.ca



 Yves Demers

EXPAN

You have
We have



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
Independent, experienced & reliable labour force
Direct access to CN & CP railways on site
Access Aut-30 & Hwy 401, 40, 20

UNDING

An aerial photograph of an industrial facility, likely a port or staging area, situated along a body of water. The facility consists of several large white buildings, numerous shipping containers, and a paved area. A yellow outline highlights a specific section of the facility, indicating a new staging area. The surrounding area includes green fields, a large blue pond, and a road network.

projects?
e space!

New staging area

✓ 2018: 32,500 m²

✓ 2019: 19,500 m²

✓ **2020: 14,000 m²**

Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.

Fednav's sustainability emphasis

"New and upcoming IMO and EU decarbonization requirements are making sustainability an even larger priority," Ms. Trépanier notes. "We all know that the economic restart has to be greener and Isabelle is already leading our exploration of strategies and technologies to determine the best decarbonization options for us."

The changes were carried out a few weeks after the company integrated protocols to ensure the safety and mobility of its people on board and at terminals amid COVID-19's global spread last March. "We dealt closely not only with Health Canada, but health agencies in Italy and various parts of Asia, which was a major challenge," Trépanier recalls.

Grain shipments kept Fednav vessels busy on the Great Lakes, including the **Federal Churchill**, which Fednav used to regularly ship wheat from the Port of Duluth-Superior to Italy.

Fednav's ore shipments declined. "First we faced U.S. tariffs, then COVID-related shutdowns," Ms. Trépanier explains. "And when the automobile industry is dormant, there's much less need for steel."

The new year brings continuing uncertainties. "The question looming is when the economy will reboot and whether it will then remain stable," Ms. Trépanier shares.

"While 2020 wasn't easy, we're sticking to our goals for growth," she adds. "During the first quarter of 2021, we're expecting the delivery of the **MV Arvik 1**, an ice-breaker that will be an important vessel for us in serving the Arctic's mining sector."

Keeping Arctic communities supplied figured among Groupe Desgagnés top priorities in addition to its regular Great Lakes/Seaway traffic where shipments in liquid bulk products dropped approximately 20 per cent last year.

"Of course, COVID-19 has had major effect on refined fuel use," Serge Le Guellec, the president/general manager of Transport Desgagnés, says, adding that crude oil shipments also plummeted. "Normally, we handle about 100,000 barrels a day, but that decreased to 67,000."

Le Guellec hopes the vaccine rollout will restore shipment levels by May. Until then, the company has reassigned two Panamax vessels to the Gulf of Mexico to keep those ships and crews working. "The past year reminded us of how fast everything can change and how essential it is to be vigilant and quick to respond," he says.

"Our industry worked incredibly well with Transport Canada, Health Canada, the Canadian Coast Guard and provincial agencies to ensure we kept ships moving with proper health protocols," he adds. "I also tip my hat to our mariners who showed true resilience, often taking additional precautions such as limiting their shore leave, and to their union representatives who were our great partners in figuring out what had to be done to ensure crew safety."

Autre élément de la restructuration, en septembre, Isabelle Brassard a été nommée vice-présidente principale, Logistique et développement durable. M^{me} Brassard dirige maintenant les activités de l'entreprise à terre: Terminaux maritimes fédéraux et Fednav Direct. Elle est également responsable des relations externes, du marketing et des initiatives en matière de durabilité.

Fednav et le développement durable

«Les exigences qu'ont imposées et qu'imposeront bientôt l'OMI et l'UE en matière de décarbonisation font du développement durable une priorité encore plus pressante, dit M^{me} Trépanier. Nous savons tous que la relance de l'économie doit être plus écologique, et Isabelle dirige déjà notre exploration de stratégies et de technologies visant à déterminer quelles sont les meilleures options de décarbonisation pour nous.»

Les changements ont été effectués quelques semaines après que l'entreprise a intégré des protocoles pour assurer la sécurité et la mobilité de son personnel à bord des navires et aux terminaux face à la propagation mondiale de la COVID-19 en mars dernier. «Nous avons travaillé étroitement non seulement avec Santé Canada, mais aussi avec des organismes de la santé en Italie et dans diverses régions d'Asie, ce qui a été un grand défi à relever», note M^{me} Trépanier.

Les expéditions de céréales ont occupé les navires de Fednav sur les Grands Lacs, y compris le **Federal Churchill**, que Fednav a utilisé pour assurer une liaison régulière entre le Port de Duluth-Superior et l'Italie.

Les expéditions de minerai de Fednav ont baissé. «D'abord, il y a eu les tarifs douaniers américains, puis les fermetures imposées par la COVID, explique M^{me} Trépanier. D'ailleurs, quand l'industrie automobile est en veilleuse, il n'y a pas beaucoup de demande d'acier.»

La nouvelle année présente encore des incertitudes. «La grande question est de savoir quand l'économie se rétablira, et si elle restera alors stable», dit M^{me} Trépanier.

«Même si les choses n'ont pas été faciles en 2020, nous maintenons nos objectifs de croissance, ajoute-t-elle. Au premier trimestre de 2021, nous attendons la livraison du **MV Arvik 1**, un brise-glace qui sera un atout important pour la desserte du secteur minier de l'Arctique.»

Pour le Groupe Desgagnés, le ravitaillement des collectivités de l'Arctique a figuré parmi les plus grandes priorités, en plus de son service régulier dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime, où les expéditions de vrac liquide ont baissé d'environ 20 % l'année passée.

«Évidemment, la COVID-19 a eu un effet majeur sur la consommation de carburants raffinés», dit Serge Le Guellec, PDG de Transport Desgagnés, ajoutant que le transport de brut a aussi chuté. «Normalement, nous avons environ 100 000 barils par jour, mais le volume a baissé à 67 000.»

M. Le Guellec espère que la vaccination fera remonter le volume des expéditions d'ici mai. En attendant, l'entreprise a réaffecté deux navires Panamax au golfe du Mexique, où les bâtiments et leurs équipages pourront continuer de travailler. «L'année écoulée nous a rappelé à quel point tout peut changer rapidement et combien il est essentiel d'être vigilant et prêt à réagir rapidement», dit-il.



We're constantly expanding for your growth.

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

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

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

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



© PORT OF VALLEYFIELD

The Port of Valleyfield plans to soon extend the existing two berths to accommodate the larger ships.

Le port de Valleyfield entend agrandir bientôt les deux postes d'accostage pour pouvoir mieux recevoir les plus grands navires d'aujourd'hui.

Pandemic affects Valleyfield's Arctic shipments

At the Port of Valleyfield, operations were slowed a touch by safety precautions. "We've minimized contact wherever possible by, for example, having truckers send documents beforehand by email instead of presenting them on arrival," says Jean-Philippe Paquin, the port's general manager.

The port saw a major halt in project cargo and construction materials destined for the North. "Arctic communities were rightfully concerned about coronavirus spread and stopped all site activity for some time," Mr. Paquin says.

A return to normal volumes of road salt helped to offset overall cargo decline. "With two Lake Erie mines temporarily closed, more salt was being imported from overseas in 2019 with much less of it arriving at our port," Mr. Paquin shares. "Fortunately, North American salt deliveries resumed last year."

The Port of Valleyfield has completed the renovations at its entrance to double the road in preparation for more goods to be trucked in and out when its \$36-million easternmost dock extension is completed. "COVID-19 delayed the simulation work required for our environmental assessment," Mr. Paquin acknowledges, "but we hope to soon extend the existing two berths to more readily accommodate today's larger vessels."

Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) ceased the operation of its five vessels at Valleyfield last fall and has subsequently transferred its staging base to the Port of Bécancour.

«Notre industrie a coopéré de façon incroyable avec Transports Canada, Santé Canada, la Garde côtière canadienne et les autorités provinciales pour que nos navires poursuivent leurs activités avec des protocoles de santé appropriés, ajoute-t-il. Je salue aussi nos marins, qui ont fait preuve d'une grande résilience, prenant souvent des précautions supplémentaires, comme de limiter leurs sorties à terre, ainsi que leurs représentants syndicaux, qui ont été d'excellents partenaires pour nous aider à déterminer ce qui devait être fait pour assurer la sécurité des équipages.»

La pandémie influence les expéditions pour l'Arctique depuis Valleyfield

Au Port de Valleyfield, les opérations ont été un peu ralenties par les précautions de sécurité. «Nous avons réduit les contacts au minimum dans la mesure du possible, par exemple en demandant aux camionneurs d'envoyer leurs documents à l'avance par courriel au lieu de les présenter en arrivant», dit Jean-Philippe Paquin, directeur général du port.

Le Port a constaté une baisse majeure des cargaisons spéciales et des matériaux de construction destinés au Nord. «Les collectivités de l'Arctique étaient à juste titre inquiètes du risque de propagation du coronavirus, et elles ont arrêté tous les chantiers pendant une période», indique M. Paquin.

Un retour à la normale des volumes de sel de voirie a aidé à compenser la baisse d'autres marchandises. «En 2019, comme deux mines du lac Érié étaient temporairement fermées, il y avait davantage de sel importé d'outre-mer, et beaucoup moins arrivant à notre port, dit M. Paquin.



LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT
IN NORTH AMERICA



* **QUAI MULTIUSAGER** * / MULTI-USER DOCK *

**Infrastructure de classe mondiale pour l'industrie du fer ayant
la plus grande capacité de chargement en Amérique du nord
avec 50 M Tm par année**

/ State-of-the-art infrastructure for the iron ore industry with the largest
loading capacity in North America at 50 M tonnes per year

**Deux chargeurs à navire d'une capacité nominale
de 8 000 tonnes à l'heure chacun**

/ Two ship loaders with a nominal capacity of 8,000 tonnes per hour each





© MONTREAL PORT AUTHORITY

The Port of Montreal sees a cargo rebound developing in 2021, fuelled by recent encouraging trends in containers, grain, dry bulk products and iron ore.

Le Port de Montréal prévoit une remontée des volumes de marchandises en 2021, vu les récentes tendances encourageantes des conteneurs, des céréales, du vrac sec et du minerai de fer.

ST. LAWRENCE PORTS

For Montreal, Canada's second-largest port, COVID and other factors during 2020 interrupted a pronounced expansion trend of recent years. After total cargo attained a summit of 40.6 million tonnes and container throughput a record 1.75 million TEUs in 2019, the numbers declined in 2020, though not as much as anticipated on the container front. And things were looking better in early 2021.

According to provisional figures, the port's overall volume in 2020 came to 34.9 million tonnes – a drop of 14% - while container cargo fell by under 6% to 1.6 million TEUs. Just last summer, as the global pandemic was gaining momentum, Montreal port officials were forecasting an approximate 13% plunge in both container and total cargo.

“Showing a 6% decline in the container business is a great result considering we faced a rail blockage in the winter, docker strikes in the summer and the pandemic,” Tony Boemi, VP Growth and Development, told *Maritime Magazine*.

Liquid bulk was the sector most impacted by the pandemic-related world economic downturn, while bulk commodities – except for grain – also declined sharply. Grain profited from bumper crops in Western Canada and increased global consumption of agricultural products.

Heureusement, les livraisons de sel nord-américain se sont rétablies l'année passée. »

Le Port de Valleyfield a complété les rénovations à son entrée, doublant la chaussée en prévision de l'accroissement des biens qui arriveront et partiront en camion après le prolongement de son quai à l'est – un projet de 36 millions de dollars. «La COVID-19 a retardé les simulations requises pour notre évaluation environnementale, reconnaît M. Paquin. Cependant, nous espérons agrandir bientôt les deux postes d'accostage pour pouvoir mieux recevoir les plus grands navires d'aujourd'hui.»

Le groupe Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) a mis fin à l'exploitation de ses cinq navires à Valleyfield l'automne dernier, transférant par la suite ses activités au Port de Bécancour.

LES PORTS DU SAINT-LAURENT

À Montréal, deuxième port en importance du Canada, la COVID et d'autres facteurs survenus en 2020 ont interrompu la forte expansion des dernières années. Après que le volume des cargaisons a atteint un sommet de 40,6 millions de tonnes et les conteneurs, un record de 1,7 million d'EVP en 2019, les données ont baissé en 2020 – quoique pas autant que prévu en ce qui concerne les conteneurs. Tout se présentait sous un meilleur jour au début de 2021.

Selon des données préliminaires, le volume global du Port en 2020 était de 34,9 millions de tonnes – un recul de

15 % –, tandis que les conteneurs ont baissé d'un peu moins de 6 %, jusqu'à 1,6 million d'EVP. L'été dernier, alors que la pandémie mondiale prenait de l'ampleur, les responsables du Port de Montréal prévoyaient une baisse d'environ 13 % pour les conteneurs et pour le total des marchandises.

«Un déclin de 6 % pour les conteneurs est un excellent résultat, considérant que nous avons eu des barrages ferroviaires à l'hiver, des grèves des débardeurs à l'été, et puis la pandémie», a fait remarquer au *Maritime Magazine* Tony Boemi, vice-président, Croissance et Développement.

Le vrac liquide est le secteur qui a le plus souffert du ralentissement économique mondial causé par la pandémie. Les autres marchandises en vrac – sauf les céréales – ont aussi baissé fortement. Les céréales ont profité de récoltes exceptionnelles dans l'Ouest canadien et d'une demande mondiale accrue de produits agricoles.

Le Port de Montréal sur la voie de la relance

«La bonne nouvelle pour 2021, dit M. Boemi, est la reprise encourageante que nous avons constatée dans le commerce de conteneurs avec l'Asie et dans la manutention de certains produits en vrac sec, comme le minerai de fer et les céréales. Le seul produit de base qui pourrait tarder à remonter est le pétrole.»

Dans l'intervalle, il semble que dans le plus grand projet d'immobilisation du Port, un terminal de conteneurs de 750 millions de dollars à Contrecoeur, la construction pourra commencer prochainement, à la suite de deux grands développements favorables.

Port of Montreal on recovery path

“The good news for 2021,” said Mr. Boemi, “is the encouraging recovery we have witnessed in containerized trade with Asia and the handling of certain dry bulk commodities such as iron ore and grain. The only commodity which may have a delayed recovery is petroleum.”

Meanwhile, the port's biggest capital expenditure project, a \$750 million container terminal at Contrecoeur, looks to be well on track for start-up of construction in the near future following two recent major favourable developments.

One was the November report of the Impact Assessment Agency of Canada which concluded that the Contrecoeur terminal was “not likely to cause significant adverse environmental effects, taking into account the implementation of key mitigation measures.”

The second was the announcement on January 12 by the Quebec government of \$55 million in financial assistance to the Montreal Port Authority for an undertaking that upon slated completion in 2024 would enlarge the port's container capacity to 3.5 million TEUs from 2.1 million TEUs. Already, in late 2019, the project was given a big boost by up to \$300 million financing support from the Canada Infrastructure Bank.

Solid bulk strong at Port of Quebec

After posting a tonnage increase for the 4th consecutive year in 2019, the Port of Quebec saw its overall

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



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

PORT  TROIS-RIVIÈRES

volume drop in 2020 by about 9% to an estimated 26.3 million tonnes.

Commenting to *Maritime Magazine* on the main factors in play, Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, noted that liquid bulk declined by about 18% to 13.5 million tonnes due to reduced consumption linked to COVID. "On the other hand, solid bulk performed strongly (up 35%) thanks to a marked increase in the agri-food sector. This illustrates the resilient features of the goods transiting through the port's terminals and connected to the economy's essential services."

Otherwise, the tourism industry in the Quebec region was greatly affected by the total absence of cruise activity.

Regarding the Laurentia container terminal project, Mr. Girard reiterated the substantial recent backing that has come from more than 100 companies along with some 188 elected municipal officials in the region.

Planned to be operational by 2024 by Hutchison Port Holdings in partnership with CN and the Port of Quebec, the project is expected to receive a final decision on the regulatory environmental front from the federal government sometime in the first quarter of 2021.

D'abord, il y a eu en novembre le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada selon lequel le terminal de Contrecoeur «n'est pas susceptible d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement, compte tenu des mesures d'atténuation».

Ensuite, le 12 janvier, le gouvernement du Québec a annoncé une aide de 55 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal pour un projet qui, une fois terminé en 2024, ferait passer sa capacité de manutention de conteneurs de 2,1 millions d'EVP à 3,5 millions. Déjà à la fin de 2019, la Banque de l'infrastructure du Canada avait annoncé qu'elle affecterait jusqu'à 300 millions de dollars au projet.

Le vrac solide se porte bien au Port de Québec

Après une quatrième année consécutive d'augmentation du tonnage en 2019, le Port de Québec a enregistré en 2020 une baisse de 9 % du volume total, à environ 26,3 millions de tonnes.

Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec, a parlé des principaux facteurs en cause au *Maritime Magazine*, notant que le vrac liquide avait baissé d'environ 18 %, jusqu'à 13,5 millions de tonnes, en raison de la réduction de la consommation dans le contexte de la COVID. «En revanche, le vrac solide a donné de bons résultats (hausse de 35 %) grâce à une forte augmentation dans le secteur agroalimentaire. Voilà qui illustre la résilience des biens transitant par les terminaux



OCEAN
GO FULL FORCE

AN EFFICIENT AND INNOVATIVE APPROACH FOR MARINE INFRASTRUCTURE AND SERVICES

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry and meets various needs including HARBOUR TOWING, SALVAGE, DREDGING, MARINE TRANSPORTATION, SHIP CONSTRUCTION AND REPAIR and SPECIALIZED MARINE EQUIPMENT RENTAL (barges, workboats, tugs, specialized and qualified crews).

GRUPOCEAN.COM
+1 877 694-1414

A WORLD-CLASS COMPANY AND
A TRUSTED BUSINESS PARTNER

*The first ship to arrive at the Port of Sept-Îles in 2021, Spliethoff's **MV Erasmusgracht** picked up a load of 10,500 tonnes of aluminum for delivery to Columbia. Total volume at North America's biggest ore-handling port soared to 33 million tonnes in 2020.*

Le premier navire arrivé au port de Sept-Îles en 2021, le **MV Erasmusgracht** de Spliethoff, a été chargé de 10 500 tonnes d'aluminium à livrer en Colombie. Le volume total au plus grand port nord-américain pour le minerai a grimpé à 33 millions de tonnes en 2020.

du Port et liés aux services essentiels dans l'économie.»

Par ailleurs, l'industrie du tourisme de la région de Québec a été fortement touchée par l'absence totale de croisières.

Quant au terminal de conteneurs en eau profonde Laurentia, M. Girard rappelle que le projet a reçu un important appui de la part de plus de 100 entreprises et 188 élus municipaux de la région.

Selon les prévisions, il sera en service d'ici 2024, exploité par Hutchison Ports en partenariat avec le Canadien National et le Port de Québec. Une décision finale du gouvernement fédéral sur les aspects réglementaires et environnementaux est attendue au premier trimestre de 2021.

Nouveaux records pour le minerai de fer au Port de Sept-Îles

Profitant d'une forte demande mondiale de minerai de fer de haute qualité, surtout en Asie, le Port de Sept-Îles est en bonne posture pour faire éclater en 2021 son record de 34,9 millions de tonnes établi en 1979, d'après son PDG Pierre C. Gagnon. Le plus grand port d'Amérique du Nord pour le minerai de fer a manutentionné 33,1 millions de tonnes en 2020, contre 29,3 millions de tonnes 2019. Le volume augmente de plus en plus à son quai multiusager.

C'est le vraquier **C. Vision**, exploité par Minerai de fer Québec, appareillant pour un voyage de 45 jours jusqu'en Chine, qui a emporté la symbolique 30 millionième tonne de minerai de fer.



© SIPA

Port of Sept-Îles setting iron ore records

Meanwhile, benefiting from continuing strong global demand, notably in Asia, for high-quality iron ore, the Port of Sept-Îles is well-positioned in 2021 to shatter its all-time record of 34.9 million tonnes set in 1979, according to Pierre C. Gagnon, President and CEO. In 2020, North America's biggest iron ore port handled 33.1 million tonnes versus 29.3 million tonnes in 2019 as more and more business flowed to its multi-user dock.

It was the bulk carrier **C. Vision** operated by Minerai de fer Québec which last December accounted for the symbolic 30 millionth tonne of iron ore departed for China in a voyage slated to last 45 days.

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

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



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

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





© TROIS-RIVIÈRES PORT AUTHORITY

The construction of Terminal 21 at the Port of Trois-Rivières will increase cargo-handling capacity by nearly 50%.

La construction du terminal 21 au port de Trois-Rivières augmentera la capacité de manutention de marchandises de presque 50 %.

The tremendous potential of the Port of Sept-Îles was underlined by the Quebec government in mid-December on the occasion of the announcement of \$120 million in funding support for the Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire (SFPPN) to expand the capacity of its terminal installations.

Making the announcement, which falls within the context of the recent \$778 million relaunching by the

Le gouvernement du Québec a souligné l'énorme potentiel du Port de Sept-Îles lorsque, à la mi-décembre, il a annoncé un soutien financier de 120 millions de dollars à la Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire (SFPPN) pour qu'elle puisse augmenter la capacité de ses installations portuaires.

C'est le ministre de l'Économie et de l'Innovation, Pierre Fitzgibbon, et le ministre des Ressources naturelles, Jonatan

FONDATION 
l'Institut maritime du Québec

**EMBARQUEMENT
IMMÉDIAT**
CAP SUR L'AVENIR !

Fondation de l'IMQ
Campagne majeure de financement 2019-2024
Objectif : 2,5 M \$

Faites comme nos généreux partenaires.
Embarquez dans le mouvement en
faisant un DON !

Audrey Navarre, coordonnatrice - 514 226-6033
En savoir plus : www.fondationimq.ca

Julien, qui ont fait l'annonce. Cette aide financière s'inscrit dans la relance de 778 millions de dollars du Plan Nord récemment décidée par le gouvernement Legault.

Le financement prend la forme de subventions et d'un prêt. Sur l'enveloppe de 120 millions de dollars, 50 millions de dollars viennent directement de la Société du Plan Nord. Le solde de 70 millions de dollars est un prêt du gouvernement provincial à Minerai de fer Québec (MFO), qui remettra les fonds à la SFPPN et fournira 15 millions de dollars de plus. L'entreprise minière de la région, riche en ressources de la fosse du Labrador, entend doubler rapidement sa production.

Le ministre Jonatan Julien a indiqué qu'il y avait un lien direct entre le soutien financier et l'annonce de MFO qu'elle entend doubler d'ici mai 2022 la production de sa mine du lac Bloom, de 7,5 millions de tonnes à 15 millions de tonnes.

Augmentation de la capacité des terminaux à Trois-Rivières

Le Port de Trois-Rivières a manutentionné 3,2 millions de tm de marchandises en 2020. Il en avait fait davantage en 2019, une année record, mais le résultat est dans la moyenne des cinq dernières années. Le trafic de 2020 était composé à 85 % de vrac solide, y compris des céréales, à 10 % de vrac liquide et à 5 % de marchandises générales.

Le Port continue de mettre en œuvre le plan Cap sur 2030. Il a franchi une étape importante en octobre dernier, lorsque Transports Canada a confirmé l'octroi d'une aide financière de 33,4 millions de dollars, sur l'investissement de presque 130 millions de dollars que représente la construction du terminal 21.

Ce nouveau terminal, élément phare du plan Cap sur 2030, augmentera de presque 50 % la capacité du Port. Celui-ci exploite actuellement sa pleine capacité alors qu'un nombre croissant d'entreprises font appel à ses services pour atteindre des marchés étrangers. L'infrastructure actuelle recevra 716 mètres de quai en plus, faisant presque 100 000 m² de superficie. La mise en service est prévue au début de 2024.

Le partenariat entre les ports de Trois-Rivières et de Montréal a aussi franchi une importante nouvelle étape à la fin de 2020, avec le lancement de trois projets qui amélioreront les opérations maritimes des deux ports: la création d'un portail extranet commun pour gérer les

Legault government of the Plan Nord development plan, were Pierre Fitzgibbon, Quebec Minister of the Economy and Innovation, and Jonatan Julien, Natural Resources Minister.

The funding support is in the form of subsidies and loan. And out of the \$120 million package, \$50 million comes directly from the Société du Plan Nord. The remaining \$70 million comes from a loan granted by the provincial government to Minerai de fer Québec (MFO), which will be distributing the funding to the SFPPN and also provide an additional \$15 million. The mining enterprise in the Labrador Trough rich resource region plans to double its production in the near future.

Minister Jonatan Julien indicated there was "a direct link" between the funding support and MFO's announcement of its intention to double the production of its Bloom Lake mine by May 2022 from 7.5 million tonnes to 15 million tonnes.

Terminal capacity expanding at Trois-Rivières

For its part, the Port of Trois-Rivières handled 3.2 million metric tons of goods in 2020. This was down from 2019, a record year, but is in line with the average of the last five years. Traffic in 2020 consisted of 85% solid bulk, including grain, 10% liquid bulk and 5% general cargo.

The Port of Trois-Rivières is continuing to deploy the On Course for 2030 plan, and an important milestone was reached last October when Transport Canada confirmed the granting of financial assistance of \$33.4 million, out of a total investment of nearly \$130 million, for the construction of Terminal 21.

A flagship component of the development plan Cap sur 2030, this new terminal will increase by nearly 50% the capacity of the Port, which is currently operating at full capacity, at a time when more and more companies want to use its services to reach international markets. 716 metres of quay frontage, covering a surface area of almost 100,000 m², will be added to the west of the current infrastructure. Commissioning is scheduled for early 2024.

The partnership between the ports of Trois-Rivières and Montreal also took an important step forward in late 2020 with the deployment of three projects that will improve the maritime operations of both ports: the implementation of a common extranet portal to manage the arriv-



L'ASSOCIATION DES GRADUÉS & GRADUÉES DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC,

Vous souhaitez une merveilleuse année 2021, santé, succès et joie.

La période pour devenir membre est déjà en cours, vous trouverez toutes les informations sur notre site : [aggimq.ca](http://www.aggimq.ca)

Malheureusement, due aux circonstances exceptionnelles que nous vivons, nous avons pris la difficile décision d'annuler le banquet annuel, il est reporté en 2022. De ce fait, l'assemblée générale annuelle sera tenue par vidéoconférence le 20 février 2021, les détails se trouveront sur le site Web plus tard. Cependant, si la santé publique le permet, nous pourrions tenir au cours de 2021, des 5 à 7 pour garder contact.

Prenez soin de vous et de vos proches, Votre conseil d'administration.

<http://www.aggimq.ca/>

al of ships, the harmonization of practices and procedures, and the implementation of a common access card for workers and visitors.

QSL key presence at Sorel-Tracy

In late 2020 as well, an important announcement involved the City of Sorel-Tracy and QSL, a Quebec-based terminal operator and stevedoring enterprise, entering into a partnership for the development and operation of the Sorel-Tracy industrial-port zone (St. Lawrence sector). Under this agreement, QSL will develop and operate a port terminal on City property where Hydro-Québec's thermal power plant once stood.

QSL is undergoing significant growth in the North American market and its facilities in Sorel-Tracy are strategic to its continued development. Over the last two years, the company has invested \$15 million in the region to add warehouses and state-of-the-art equipment.

The partnership adds an additional \$20 million in investments in the region over the next five years, in addition to creating nearly 40 jobs. In fact, the agreement is the starting point for a vast industrial park project that includes the restoration of the site of the former Hydro-Québec thermal power plant. It should be noted that the City has acquired the land adjacent to the former thermal power plant, between the St. Lawrence River and Highway 30. With the port terminal, the site will offer full intermodal transportation access, making it an attractive investment location 45 minutes from Montreal.

Vessel calls hold steady at Saguenay

The Port of Saguenay had a busy year in 2020, marked by the sustained use of rail service for the transportation of general merchandise. Nearly 1,000 rail cars transited through the port. At its facilities, the port handled 548,500 tonnes of cargo, a 19% drop from the record 2019 throughput. The number of vessels calling, however, came very close to matching 2019 – with 71 ships versus 72 at Grande-Anse.

The Port also completed the first year of operation of its new pellet terminal, which is now operating at full capacity. This is a second client of the port facilities in this sector of activity, positioning the Port of Saguenay as the largest pellet shipping port in Quebec.

Port officials stress that “2021 is shaping up to be a pivotal year,” when several major industrial projects will pursue their development in the heart of the industrial-port zone. The Port of Saguenay is continuing to develop and promote its IP zone, recognized as one of the largest in Canada. The management team is working on several infrastructure projects, including a multi-user conveyor that will electrify handling activities while increasing the competitiveness of the facilities. **M**

arrivées de navires; l'harmonisation des procédures; et la mise en place d'une carte d'accès commune pour les travailleurs et les visiteurs.

QSL à Sorel-Tracy

Autre nouvelle importante à la fin de 2020, la Ville de Sorel-Tracy et l'entreprise québécoise d'arrimage et d'exploitation de terminaux QSL ont formé un partenariat pour le développement et l'exploitation de la zone industrialoportuaire de Sorel-Tracy (secteur Saint-Laurent). Selon leur entente, QSL construira puis exploitera un terminal portuaire sur les terrains de la Ville où se trouvait autrefois une centrale thermique d'Hydro-Québec.

QSL connaît une forte croissance sur le marché nord-américain, et ses installations de Sorel-Tracy sont stratégiques pour son développement. Depuis deux ans, l'entreprise a investi 15 millions de dollars dans la région, ajoutant des entrepôts et de l'équipement de pointe.

Le partenariat apportera des investissements supplémentaires de 20 millions de dollars sur cinq ans dans la région, et créera presque 40 emplois. L'entente est le point de départ d'un vaste projet de parc industriel qui comprend la restauration du site de l'ancienne centrale thermique d'Hydro-Québec. La Ville a fait l'acquisition du terrain adjacent à l'ancienne centrale thermique, entre le fleuve Saint-Laurent et l'autoroute 30. Avec le terminal portuaire, le site offrira un accès intermodal complet, ce qui en fera un endroit intéressant pour des investissements, à 45 minutes de Montréal.

Les escales des navires se maintiennent au Saguenay

Le Port de Saguenay a été bien occupé en 2020. L'année a été marquée par l'utilisation soutenue de la desserte ferroviaire pour le transport de marchandises générales. Près de 1 000 wagons sont passés par le Port. Dans l'ensemble de ses installations, le Port a manutentionné 548 500 tonnes de marchandises, soit 19 % de moins que le record établi en 2019. Cependant, le nombre de navires ayant fait escale au port est très près du nombre de 2019: 71 contre 72, à Grande-Anse.

Le Port a aussi terminé la première année d'exploitation du nouveau terminal de granules de bois, qui tourne maintenant à pleine capacité. Il s'agit du deuxième client des installations portuaires dans ce secteur d'activité, positionnant le Port de Saguenay comme le plus important port d'expédition de granules de bois au Québec.

«L'année 2021 s'annonce charnière, alors que le Port va poursuivre le développement de sa zone industrialoportuaire», déclarent les responsables du Port. Le Port continuera aussi de promouvoir cette zone, reconnue comme une des plus grandes au Canada. L'équipe travaillera à divers projets d'infrastructure, y compris un convoyeur multiusager qui servira dans les activités de manutention et augmentera la compétitivité des installations. **M**



© PORT DE SAGUENAY

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

CLEVELAND

ANTWERP

- Quick transit time
- Through bills of lading
- Onward connections using Spliethoff's European and Americas logistics network
- Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk
- Calling various Great Lakes ports, incl. Valleyfield and Ramey's Bend

CLEVELANDEUROPE EXPRESS
OPERATED BY  spliethoff

U.S. Great Lakes Shipping Les ports américains des Grands Lacs



©DULUTH SEAWAY PORT AUTHORITY

The Port of Duluth set a single-season record of 525,000 tons of wind energy cargo in 2020, highlighted by 30 ships carrying turbine components from eight different countries.

Le port de Duluth a manutentionné un volume record de 525 000 tonnes de cargaisons pour le secteur de l'énergie éolienne en 2020. Il a accueilli 30 navires transportant des composantes d'éoliennes venant de huit pays différents.

Grain and Project Cargo Help to Overcome Tumultuous Season

Les céréales et les cargaisons spéciales aident à surmonter les difficultés de la saison

Bill Beck

Increased outbound grain cargoes and inbound project cargoes helped the U.S. Great Lakes maritime community to overcome one of the most tumultuous navigation seasons in memory.

The Covid-19 pandemic struck with a fury in mid-March as ships were being fitted out for the April 1 opening of the locks at Sault Ste. Marie, and within days, much of the nation's economy was shutting down in an attempt to stem the spread of the virus. The domestic steel industry, which accounts for a significant portion of the bulk cargoes hauled by U.S. carriers, went into freefall; steel capacity dropped from more than 80 percent to just over 50 percent.

Une augmentation des exportations de céréales et des importations de cargaisons spéciales a aidé le milieu maritime des Grands Lacs des États-Unis à surmonter les plus grandes difficultés qu'une saison de navigation ait présentées de mémoire d'homme.

La pandémie de COVID-19 est arrivée avec fracas à la mi-mars, alors que la préparation des navires était en cours à l'approche de l'ouverture des écluses de Sault Ste. Marie le 1^{er} avril. En quelques jours, une bonne part de l'économie de la nation était mise à l'arrêt pour tenter d'endiguer la propagation du virus. L'industrie sidérurgique nationale, qui apporte une bonne part du vrac transporté par les armateurs américains, s'est trouvée en chute libre. L'utilisation de sa capacité a baissé,

passant d'un peu plus de 80 % à tout juste 50 %, Les opérations de bouletage de minerai de fer du Minnesota et du Michigan se sont arrêtées, tout comme l'activité des hauts fourneaux des Grands Lacs inférieurs. Les navires qui étaient presque au bout de leur armement ont aussitôt été mis en réserve.

Les ports américains des Grands Lacs ont agi rapidement, adoptant des protocoles pour assurer la sécurité et l'efficacité du commerce maritime face à la pandémie. Le personnel du Port de Cleveland a travaillé avec les Centers for Disease Control and Prevention et les autorités de la santé de l'État d'Ohio et de la Ville de Cleveland pour s'assurer que les mesures voulues soient prises afin de protéger la santé et le bien-être des employés, des locataires, des ouvriers et des autres personnes en relation avec le Port ainsi que de la communauté locale et régionale.

Le virus a toutefois perturbé les opérations, surtout en ce qui concerne les cargaisons habituelles de vrac. L'été venu, les expéditions de minerai de fer avaient baissé de 13 %, le charbon, de 16 %, le vrac sec, de 12 %, et le vrac liquide, de 20 %. Les compagnies de croisières ont annulé les départs de 2020 au vu des mesures de quarantaine imposées par les gouvernements. Le réseau maritime, habitué de composer avec l'adversité, ne s'est pas laissé abattre pour autant.

Les ports américains des Grands Lacs manutentionnent des expéditions de céréales depuis le XIX^e siècle, et la pandémie a entraîné une hausse en la matière, alors que les entreprises alimentaires se constituaient des réserves de céréales, aussi bien pour le bétail que pour consommation humaine. Le Port de Duluth-Superior a bien démarré l'année, avec sa toute première cargaison de céréales en mars. Jusqu'en avril, les expéditions totales de céréales – destinées principalement à l'Italie – ont dépassé la moyenne quinquennale de 69 %, représentant plus de trois fois le volume de la saison précédente.

«Les ports, les gens de mer et les compagnies maritimes des Grands Lacs sont des maillons essentiels de la chaîne d'approvisionnement, dit Jayson Hron, directeur des communications et du marketing de l'Administration portuaire de Duluth. Ils font tout ce qu'ils peuvent pour que les marchandises continuent de parvenir aux marchés régionaux et mondiaux.»

Adam Tindall-Schlicht, directeur du Port Milwaukee, affirme que son port a fait preuve de résilience économique une bonne part de l'année. «Malgré de nombreux défis à relever, y compris des tarifs douaniers restrictifs et l'incertitude économique causée par la pandémie de COVID-19, l'activité commerciale du Port est en hausse de 2 % par rapport à 2019, disait-il l'été passé. Les expéditions de céréales du Wisconsin ont augmenté, alors que les autres produits de base comme le sel de voirie et le ciment ont été stables.»

À l'automne, grâce à une abondance d'expéditions de céréales, plusieurs ports américains des Grands Lacs avaient rejoint les volumes relativement impressionnants de 2019. «Jusqu'à présent en 2020, les répercussions négatives de la baisse dans le charbon et le vrac sec ont été compensées par des augmentations dans l'aluminium, les céréales et le minerai de fer», rapportait en novembre Joseph Cappel, vice-président, Développement commercial, de l'Administration portuaire de Toledo-Comté de Lucas. «Nous sommes environ 3 % sous les chiffres de 2019, et nous espérons que de solides programmes d'exportation de soya et de maïs nous aideront à rattraper, voire surpasser les totaux de 2019 d'ici la fin de l'année. Ce

Iron ore pelletizing operations on the Minnesota and Michigan ranges quickly followed mill blast furnaces on the Lower Great Lakes into mothball status. Vessels that were nearing the completion of fitout were as quickly placed into temporary layup.

U.S. Great Lakes ports moved quickly to establish protocols for safe and efficient operation of maritime commerce in the face of the pandemic. Staff at the Port of Cleveland worked with the Centers for Disease Control and Prevention (CDC), the Ohio Department of Health, and the Cleveland Department of Health to ensure protocols were in place to protect the health and wellness of port employees, tenants, labor, and other stakeholders of the port, as well as the local and regional community.

But the virus had a disruptive impact upon operations, particularly on traditional dry bulk cargoes. By summer, year-to-date shipments of iron ore were down 13 percent, coal was down 16 percent, dry bulk was off 12 percent and liquid bulk had dropped 20 percent. Cruise lines – in government-ordered quarantines – cancelled sailings for 2020. But a navigation system accustomed to dealing with adversity took the lemons they had been dealt and made lemonade.

U.S. Great Lakes ports have handled grain shipments since the nineteenth century, and the pandemic spurred a rise in shipments as food companies globally stockpiled grain for both livestock and human consumption. The Port of Duluth-Superior got off to a promising start with its first ever March grain shipment. Total grain shipments through April, wheat heading mostly to Italy, topped the five-year average by 69 percent and represented a more than threefold increase season-over-season.

“Ports, seafarers and shipping companies throughout the Great Lakes are essential links in the supply chain, doing all they can to ensure the uninterrupted flow of cargo to regional and world markets,” said Jayson Hron, Director of Communications and Marketing at the Duluth Seaway Port Authority.

Port Director Adam Tindall-Schlicht noted that Port Milwaukee has been economically resilient for much of this year. “Despite numerous challenges, including a restrictive international tariff climate and economic uncertainty due to the COVID-19 pandemic, the Port's commercial activity is up 2 percent when compared to 2019,” he said last summer. Led by increasing shipments of Wisconsin-grown grain, the movement of other commodities such as road salt and cement has also been consistent.”

By fall, a wave of grain shipments had helped a number of U.S. Great Lakes ports catch up to relatively impressive 2019 shipment totals. “So far in 2020, the negative impact of decreased coal and dry bulk shipments have been offset by increases in aluminum, grain and iron ore,” Joseph Cappel, VP of Business Development for the Toledo-Lucas County Port Authority, noted in November. “We are about 3 percent behind 2019 totals and we're hopeful robust export programs for soybeans and corn will help us catch up to, and possibly surpass,

2019 totals by the end of the year. That would be quite an accomplishment given the negative impacts COVID has had on the global economy.”

Toledo also benefitted from several cargoes of inbound pig iron, which are destined for local electric arc furnace steel mills in Ohio and Michigan. Mr. Cappel pointed out the negative impact of decreased coal and dry bulk shipments have been offset by increases in other base metals, particularly aluminum.

Diverse commodity shipments, including salt, cement and steel, also kept Port Milwaukee busy during the final weeks of the year. Port Director Adam Tindall-Schlicht reported that total cargo handled at the Port was up 2 percent through October, led by exports of grain and other agricultural commodities. “By mid-November,” he added, “Port Milwaukee is expected to have handled over 2 million tons of cargo and have hosted over 300 vessel transits in 2020; both important measures of activity.”

The Winds of Change

The flow of inbound project cargo through Great Lakes ports, which was first reported upon about a decade ago, sharply accelerated in 2020. Since 2010, the U.S. has been transitioning to alternate sources of energy, and much of the equipment for the rapidly expanding wind energy sector of the economy is imported through the U.S. Great Lakes.

The port of Duluth topped off a record-setting season of 525,000 freight tons of wind energy cargo in 2020 when it welcomed its final inbound wind energy cargo in November. The port set a single-season record that shattered the 2019 record 306,000 freight tons. In total, 30 ships carrying turbine components from eight separate countries visited the Port at the Head of the Lakes this year, which will collectively assemble more than 150 wind turbines for use in Minnesota and the nearby Dakotas.

Looking beyond the down numbers, said Deb DeLuca, executive director of the Duluth Seaway Port Au-

serait une belle réussite compte tenu des effets négatifs de la COVID sur l'économie mondiale.»

Toledo a aussi profité de nombreuses cargaisons de fonte brute destinées aux aciéries locales à four électrique à arc en Ohio et au Michigan. M. Cappel fait remarquer que la baisse d'expéditions de charbon et de vrac sec a été compensée par des augmentations pour d'autres métaux de base, en particulier l'aluminium.

Des expéditions de produits de base comme le sel, le ciment et l'acier ont aussi soutenu l'activité du Port de Milwaukee pendant les dernières semaines de l'année. Le directeur du Port Adam Tindall-Schlicht signale une augmentation de 2 % du volume total du Port jusqu'en octobre, grâce en particulier aux exportations de céréales et d'autres produits agricoles. «À la mi-novembre, dit-il, on prévoyait que le Port de Milwaukee arriverait à plus de 2 millions de tonnes de marchandises et plus de 300 transits de navire pour 2020, deux résultats qui sont d'importants indicateurs de l'activité.»

Vents de changement

Le transport de cargaisons spéciales passant par les ports des Grands Lacs, dont on a commencé à parler il y a une décennie, a augmenté sensiblement en 2020. Depuis 2010, les États-Unis ont entamé une transition vers de nouvelles sources d'énergie, et une bonne part du matériel nécessaire au secteur en pleine expansion de l'énergie éolienne est importée via les ports américains des Grands Lacs.

Le Port de Duluth a bouclé une saison record de 525 000 tonneaux d'affrètement en cargaisons liées à l'énergie éolienne en 2020, lorsqu'il a reçu son ultime cargaison de l'année en novembre. Il a ainsi fracassé le record de 2019 de 306 000 tonneaux d'affrètement. Au total, 30 navires transportant des composantes d'éoliennes venues de huit pays différents ont fait escale au port de la tête des Lacs cette année. Ces composantes serviront à construire plus de 150 éoliennes qui produiront de l'électricité au Minnesota et dans les Dakota.

Au-delà des chiffres en baisse, dit Deb DeLuca, directrice exécutive de l'Administration portuaire de Duluth, «l'émergence du Port comme plaque tournante pour le matériel d'éoliennes est un important progrès pour la diversité des cargai-



Pulling Our Region Together
PORT
OF MONROE
Michigan's Only Port on Lake Erie

The mariners Port.
Efficient, economical,
and accommodating.

www.portofmonroe.com



© PORT OF MONROE

The Port of Monroe benefitted from the largest project in its history in 2020, handling 14 vessels that delivered 560 wind turbine segments from Bécancour, Quebec for General Electric facilities in Michigan.

Le port de Monroe a profité du plus grand projet de son histoire en 2020. Il a reçu 14 navires qui ont livré en tout 560 segments d'éoliennes de Bécancour (Québec) pour les installations de General Electric au Michigan.

sons et le développement de l'énergie renouvelable à l'échelle nationale».

Comme Duluth, divers autres ports américains des Grands Lacs ont constaté un afflux de cargaisons spéciales. Le Port de Monroe, au Michigan, a vu le plus grand projet de son histoire cette saison. Il a reçu 14 navires qui ont livré en tout 560 segments d'éoliennes de Bécancour (Québec) pour les activités de General Electric dans l'État. Le projet a aidé à compenser la rareté de cargaisons au début de la saison en raison de la pandémie. General Electric a un partenariat avec l'entreprise Ventower, de Monroe, qui a produit pour elle diverses composantes servant à la production d'énergie éolienne. Ventower utilise depuis longtemps le Port pour le transport de ses produits.

Monroe se développe comme plaque tournante de matériel d'éoliennes

«S'il y a un mot qui définit le Port de Monroe en cette période éprouvante, c'est "résilient", dit Paul LaMarre III, directeur du port. Dans une conjoncture économique et sociale changeant sans cesse, notre équipe s'est adaptée à de nouveaux protocoles et a renforcé des liens de longue date, si bien que le Port a connu l'année la plus faste de son histoire. Étant le Port d'un des quatre fabricants de mâts d'éoliennes aux États-Unis, Ventower Industries, Duluth est devenu une centrale régionale et un centre de distribution pour la filiale d'énergie éolienne de GE.»

thority, "the Port's emergence as a wind cargo hub is an important win for cargo diversity and for the expansion of renewable energy nationwide.

Duluth's experience with project cargo was repeated in a number of locales across the U.S. Great Lakes. The Port of Monroe in Michigan benefitted from the largest project in its history this season, handling 14 vessels that delivered a total of 560 wind turbine segments from Bécancour, Quebec for General Electric's wind energy activities in the state. The project helped offset the pandemic-related scarcity of cargoes at the beginning of the season. General Electric has a partnership with Monroe-based Ventower, which has produced several wind energy components for the company. Ventower has long used the port to move its products.

Monroe growing as wind cargo hub

"If there is one word that defines the Port of Monroe during these challenging times it is 'resilient,'" said Paul LaMarre III, Port Director. "In the midst of an ever evolving economic and social climate, our team has adapted to new protocols and reinforced longstanding relationships leading to the Port's most prosperous year in its history. As the home to one of only four wind tower manufacturers in the U.S., Ventower Industries, the Port has become a regional distribution hub for GE Wind."



*Last December, some six months after having her keel laid at Fincantieri Bay Shipbuilding graving dock in Sturgeon Bay, Wisconsin, Interlake Steamship's Hull 788 was floated for the first time. The future **MV Mark W. Barker** (named after the company president) is slated to enter service in 2022. It is the first US-flagged Great Lakes bulk carrier to be built in more than 35 years.*

En décembre dernier, six mois après la pose de sa quille dans la cale sèche du chantier naval Fincantieri Bay Shipbuilding à Sturgeon Bay (Wisconsin), la coque 788 d'Interlake Steamship a été mise à flot. Le **MV Mark W. Barker** (nommé d'après le président de l'entreprise) devrait être mis en service en 2022. Ce sera le premier vraquier des Grands Lacs battant pavillon américain à être construit en plus de 35 ans.

©INTERLAKE STEAMSHIP

At least nine U.S. Great Lakes ports received wind turbine components this season destined for energy projects across the region and Midwest. This included the Port of Buffalo, which received five shipments of wind turbine components from South Korea and Germany for the 27 turbine Cassadaga Wind Project south of Buffalo.

Another energy-related project cargo was the largest ever handled at the Port of Indiana-Burns Harbor. This past summer, the port on Lake Michigan began handling the primary shipments for a \$1 billion power plant project at the Indeck Niles Energy Center in nearby south central Michigan. More than 600 pieces of cargo, some as large as 600,000 pounds and 100-feet long, are slated for shipment through the northern Indiana port. In total, there were six vessels arriving with the cargoes from June through August, the first of which was the **BBC Florida** on June 29. The largest piece shipped to the deep-water port was a steam recovery system, also known as a Heat Recovery Steam Generator, that measured 613,000 pounds, 100 feet long, 12 feet high and 15 feet wide.

"We have seen an uptick in large project cargo shipments this year for power plants and wind energy components, but the size and scope of this project make it one of the largest shipments in our port's 50-year history," said Port of Indiana-Burns Harbor Port Director Ian Hirt. "It is not every day you get to see our port companies and labor force handling 600 pieces of cargo for one massive power plant project."

A Strong Finish

The supply and demand disruptions that marred the start of the 2020 navigation season had largely worked themselves out by the fourth quarter, and the maritime community was poised to make a strong finish to the year. The iron and steel industry made a brisk recovery, and by early summer, mills were res-

Au moins neuf ports américains des Grands Lacs ont reçu des composantes d'éoliennes cette saison. Elles étaient destinées à des projets dans toute la région et le Midwest. Ainsi, le Port de Buffalo a reçu cinq cargaisons de composantes venant de Corée du Sud et d'Allemagne, pour le projet de parc d'éoliennes Cassadaga, au sud de Buffalo.

Une autre cargaison spéciale énergétique est la plus grande qui soit jamais arrivée au Port d'Indiana-Burns Harbor. Cet été, le port du lac Michigan a commencé à recevoir les principales cargaisons pour un projet de centrale électrique de 1 milliard de dollars à l'Indeck Niles Energy Center, non loin dans le centre-sud du Michigan. Plus de 600 composantes, certaines faisant jusqu'à 600 000 livres et 100 pieds de long, doivent passer par le port du nord de l'Indiana. Au total jusqu'à présent, six navires sont arrivés de juin à août, à commencer par le **BBC Florida**, le 29 juin. La plus grande pièce expédiée au port en eau profonde était un système de récupération de la vapeur, aussi appelé générateur de vapeur à récupération de chaleur. Elle pesait 613 000 livres, et mesurait 100 pieds de long, 12 pieds de haut et 15 pieds de large.

«Nous avons vu une hausse des expéditions de cargaisons spéciales surdimensionnées cette année, pour des centrales électriques ou des éoliennes, mais les dimensions et l'envergure en cause dans cette cargaison en font une des plus grandes dans les 50 ans d'histoire de notre port, dit le directeur du Port d'Indiana-Burns Harbor, Ian Hirt. Ce n'est pas tous les jours que nous pouvons voir nos entreprises et nos travailleurs portuaires manutentionner 600 pièces de fret pour un même énorme projet de centrale électrique.»

Une fin de saison en force

Les perturbations de l'offre et de la demande qui ont entaché le début de la saison de navigation de 2020 s'étaient en grande partie dissipées au début du quatrième trimestre, et le milieu maritime se préparait à finir l'année en beauté. L'industrie du fer et de l'acier s'est rétablie rapidement. Dès le début de l'été, les aciéries relançaient les hauts fourneaux des Lacs inférieurs. En conséquence, les usines de bouletage de fer ont

redémarré et des laquiers ont été remis en service pour une ruée de fin de saison afin de reconstituer les stocks de boulettes des aciéries avant que les écluses du Sault ne ferment, en janvier.

Dean Haen, directeur du Port de Green Bay, a résumé l'attitude des ports américains des Grands Lacs face à une des années les plus difficiles de leur histoire, considérant que «le verre est à moitié plein». «Comme il reste quelques bons mois pour terminer la saison de navigation, nous espérons encore arriver près des 2 millions de tonnes », disait-il l'automne dernier avant qu'un mois d'octobre morose ne mine l'espoir d'une belle fin de saison. En décembre, M. Haen admettait que «l'atteinte de notre objectif de 2 millions de tonnes n'est guère probable aujourd'hui, mais toute augmentation de l'activité aiderait à nous en approcher et permettrait un certain optimisme pour l'année prochaine». **M**

tarting blast furnaces at Lower Lakes steel works. That caused a ripple effect that saw iron pelletizing plants reopened and lake vessels brought out of layup for an end-of-season rush to replenish pellet supplies at those mills before the Soo Locks close in January.

Dean Haen, the Director for the Port of Green Bay, expressed the “glass half-full” approach the U.S. Great Lakes has taken toward one of the most difficult years in its history. “With a couple of strong months to close out the shipping season, we are still hoping to get close to the 2 million-ton mark,” he said last fall, before a lackluster October dashed hope for a strong finish. In December, Mr. Haen noted that “getting to our target of two million tons is not likely at this point, but an uptick in port activity would help narrow the gap and provide optimism as we look forward to next year.” **M**



©KILDAIR

Kildair Service ULC operates a large state-of-the-art oil terminal at Sorel-Tracy on the St. Lawrence River.

Kildair Service ULC exploite un grand terminal pétrolier de pointe à Sorel-Tracy, sur le fleuve Saint-Laurent.

Des normes résolument plus écologiques édictées par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour les combustibles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Alors que le plafond toléré pour la teneur en soufre du mazout utilisé par les navires était précédemment de 3,5 %, il a été ramené à 0,5 %. Pour les fournisseurs de carburant, la première année de cette nouvelle norme n'a pas manqué de créer quelques surprises.

«De bien des façons, la pandémie de COVID-19 a posé davantage de difficultés que la norme OMI 2020, car elle a entraîné une chute de la demande de carburant routier et aérien», a confié au *Maritime Magazine* François Guay, vice-président, Trading pétrolier de Kildair Service ULC.

Considerably 'greener' fuel regulation standards mandated by the International Maritime Organization (IMO) entered into effect on January 1, 2020. A previously tolerated sulfur emissions cap for global shipping of 3.5% for marine fuels has been shaved to 0.5%. For fuel providers, the first year of experiencing the New Normal did not fail to generate some surprises.

“In many ways, the COVID-19 pandemic proved to be more of a challenge than meeting the IMO 2020 requirement, as it led to a major drop in road and air transportation fuel demand,” François Guay, Vice-President, Oil Supply and Trading, Kildair Service ULC, told *Maritime Magazine*.

Offering the perspective of a major distributor of marine fuels along the St. Lawrence River, he declared: "In response, many refineries significantly cut crude runs resulting in reduced residual fuel production."

"The lower fuel oil production, in conjunction with the markedly lower oil price environment starting in early March, helps explain why the discount for higher sulfur residual fuels to very low sulfur material was generally less than anticipated. In addition, the difficult economic and weak margin environment led to some refineries such as Come-by-Chance, NFLD shutting down."

Mr. Guay indicated that Kildair diversified its product supply to help better meet demand for 0.5% sulfur marine fuel as the domestic refinery production of this quality was limited.

He also noted that "following IMO 2020, the vast majority of vessels calling ports in the St. Lawrence River requested VLSFO 0.5% or MGO 0.1% sulfur with a small number of stems for higher sulfur material, as a limited number of ships are equipped with scrubbers."

Kildair Service ULC, a wholly-owned subsidiary of Sprague Resources LP, is an industry leader in heavy fuel oil, liquid asphalt and marine fuels. Offering a wide range of personalized products and services, Kildair aims at partnering with its customers in providing solutions to their business challenges and energy requirements.

Operating a state-of-the-art oil terminal in Sorel-Tracy, Quebec, Kildair is strategically located with access to rail, marine and road for product supply and for efficient distribution of marine fuels throughout the St. Lawrence River region.

Equipped with its own laboratory for testing and R & D, Kildair is dedicated to supplying its marine customers with fuels that minimize compatibility and stability issues, meet environmental regulations and offer good operational performance.

The enterprise offers a wide range of marine fuels, capitalizing on its ability to mix and formulate for varying viscosity and sulfur levels.

Kildair is committed to supplying marine fuels meeting IMO and domestic regulations as well as ISO 8217: 2017 specifications. Since 2016, Kildair has offered 0.1% S MGO (marine gasoil) for the ECA Zone requirement and since the beginning of 2020, added very low sulfur fuel oil (0.5% S VLSFO) to meet the IMO 2020 specifications, while continuing to supply high sulfur fuel oil (HSFO) for ships equipped with scrubbers. **M**

Offrant le point de vue d'un grand distributeur de carburants marins sur le fleuve Saint-Laurent, M. Guay s'est expliqué ainsi: «De nombreuses raffineries ont sensiblement réduit la transformation de brut, ce qui a aussi réduit la production de combustibles résiduels.

«La plus faible production de mazout, combinée à la forte baisse des prix pétroliers à partir du début de mars, aide à expliquer pourquoi le rabais pour les combustibles résiduels à teneur de soufre allant d'élevée à très faible était généralement inférieur à ce qui était prévu. En outre, la conjoncture économique difficile s'accompagnant d'une faible marge bénéficiaire a amené certaines raffineries, dont Come-by-Chance, à Terre-Neuve, à suspendre leurs activités.»

M. Guay a indiqué que Kildair a diversifié son approvisionnement pour aider à mieux satisfaire à la demande de carburant marin à teneur de soufre de 0,5 %, étant entendu que la production des raffineries au pays en carburant de cette qualité était limitée.

Et d'ajouter: «Avec l'OMI 2020, la grande majorité des navires faisant escale dans des ports du Saint-Laurent demandaient du mazout à très basse teneur en soufre (0,5 %) ou du diesel marin à teneur en soufre de 0,1 %, et un petit nombre, du carburant à plus haute teneur en soufre, peu de navires étant dotés d'épurateurs.»

Kildair Service ULC, filiale à part entière de Sprague Resources LP, est un chef de file de la fourniture de mazout lourd, d'asphalte liquide et de carburants marins. L'entreprise offre une vaste gamme de produits et services personnalisés. Elle vise à travailler en partenariat avec ses clients pour fournir des solutions à leurs besoins opérationnels et en matière d'énergie.

Kildair exploite un terminal pétrolier de pointe à Sorel-Tracy, au Québec. Elle y a un accès stratégique aux réseaux ferroviaire, maritime et routier servant à l'approvisionnement et à la livraison de carburants marins dans toute la région du fleuve Saint-Laurent.

L'entreprise possède son propre laboratoire où elle effectue des essais et des travaux de recherche-développement. Elle peut ainsi fournir à ses clients maritimes des combustibles qui réduisent les problèmes de compatibilité et de stabilité, qui satisfont aux règlements environnementaux et qui assurent un solide rendement opérationnel.

Elle peut offrir un éventail de carburants marins grâce à sa capacité de produire des mélanges formulés pour différentes valeurs de viscosité et de teneur en soufre.

Kildair s'emploie à fournir des carburants marins qui répondent aux exigences de l'OMI et de la réglementation nationale ainsi qu'aux normes ISO 8217:2017. Elle fournit du diesel marin 0,1 % S pour les zones de contrôle des émissions depuis 2016. Au début de 2020, elle a ajouté à son offre le mazout à très basse teneur en soufre (0,5 % S VLSFO) pour satisfaire à l'OMI 2020, tout en continuant de fournir du mazout à plus haute teneur en soufre pour les navires équipés d'épurateurs. **M**



François Guay, Vice-President, Oil Supply and Trading, Kildair Service ULC, evokes the special challenges provoked by COVID-19.

François Guay, vice-président, Trading pétrolier de Kildair Service ULC, évoque les grands défis à relever en raison de la COVID-19.

Canada's Arctic carriers navigate adeptly through unprecedented COVID challenges

Les transporteurs desservant l'Arctique canadien relèvent les défis de la COVID

Carroll McCormick

©GROUPE DESCAGNÉS

The Rosaire A. Desgagnés, part of the fleet of Desgagnés Transarctik, is pictured unloading last October at Pangnirtung, an Inuit hamlet on Baffin Island, Nunavut.

Le **Rosaire A. Desgagnés**, qui fait partie de la flotte de Desgagnés Transarctik, décharge une cargaison en octobre dernier à Pangnirtung, un hameau inuit sur l'île de Baffin (Nunavut).

La région de l'Arctique comprend 162 000 km de littoral, elle représente 40 % de la superficie terrestre du Canada, et environ 60 000 Autochtones y vivent, dans des lieux maritimes isolés. Au total, les vastes étendues des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut, du Yukon et des parties nordiques de l'Ontario, du Québec et du Manitoba comptent quelque 150 000 habitants, dont plus de la moitié sont des Autochtones. Ainsi, de nombreuses communautés sont dépendantes des services de ravitaillement en biens vitaux assurés chaque été par un petit groupe de compagnies maritimes canadiennes. Il en va de même de diverses entreprises minières.

Vu les répercussions économiques et sociales mondiales causées par la pandémie de COVID-19 qui a pris de l'ampleur au printemps, les transporteurs qui desservent l'Arctique ont dû faire face à des défis inédits en 2020. De nouveaux protocoles de sécurité ont été adoptés pour protéger les équipages et la population locale.

Les paquebots de croisière transportant plus de 100 passagers ont été interdits, et les cargos commerciaux ont transporté moins de marchandises, mais ils ont effectué leurs voyages. Ils l'ont d'ailleurs fait de façon efficiente, les conditions de glace étant plus légères que la moyenne des dernières années. Autre élément positif, en contexte de pandémie, les navires sont devenus leurs propres bulles.

The Arctic region comprising 162,000 kms of coastline and representing 40% of Canada's land mass is home to approximately 60,000 Indigenous peoples living in remote marine locations. All told, the vast area consisting of the Northwest Territories, Nunavut, Yukon and the northern parts of Ontario, Quebec and Manitoba is populated by about 150,000 inhabitants, more than half of which are Indigenous. Thus, many communities are highly dependent on summer Arctic sealift services for vital supplies from a select group of Canadian shipping lines. So, too, do a number of mining enterprises depend on these services.

In light of the worldwide economic and social impact of the COVID-19 pandemic that gathered force in the spring, 2020 confronted Arctic cargo carriers with unprecedented challenges. New safety protocols were introduced to protect crews and local populations.

While cruise ships of over 100 passengers were banned, commercial freighters in the Arctic trades moved less cargo but completed their voyages cost-effectively under lighter ice conditions than recent averages. On the positive side as well, ships became virtually their own bubbles on the pandemic front.

Desgagnés Transarctik

On the job with Desgagnés Transarctik Inc. since September 2019, preparations for his first full sealift season as President and General Manager veered into uncharted waters for David Rivest, formerly GM of Transport Watson and before that GM at QSL, as the pandemic took hold.

“When COVID-19 started showing its signs we immediately began reviewing our operational plans. Notably, we had numerous planning and coordination meetings with various stakeholders; for example, public health authorities, officials at all levels of government, Transport Canada, the Coast Guard, and other sealift operators to share emerging best practices,” Mr. Rivest says.

“A lot of planning [was required] to adjust our standard operating procedures. Our objective was to reduce the possibility of the virus spreading onboard our vessels, or within the communities. Our crews slept on board the vessels, food was provided by the ship, and mobile sanitary units and offices were transported by vessel from community to community and placed at the beach [thus] avoiding the need to use local facilities. Those leaving the ships never had to physically interact with the community.

Working with public health authorities we were able to have all our crews tested before departing for the Arctic. Special cleaning practices, frequent hand sanitizing, and using masks were put in place very early in the pandemic. All in all, it was a good transition year and I am proud to have joined a good team with solid experience.”

The company’s resupply to the mining sector began June 17. The sealift to the community sector started about a week later than usual, mainly due to issues related to COVID-19 that delayed the arrival of clients’ cargo at the Sainte-Catherine loading port.

Desgagnés completed 21 voyages, compared to over 35 in 2019, due to reduced volumes from mining companies and their scaling back capital projects and putting expansion projects on hold, according to Mr. Rivest.

Ice and weather conditions were quite favourable but, Mr. Rivest reports: “Winds coming across Hudson Bay created heavy swells that made discharging operations more complex and riskier. As soon as there is an element that puts the safety of our team at risk, we postpone the operation. Overall it was a relatively warm season ... There is an increase in the melting of multi-year ice that breaks off into smaller pieces. Ice shifts and becomes more unpredictable. This is a component [of global warming] that does not come to mind for most people.”

Cargo shipped included crawler cranes, excavators, housing modules, busses and ambulances. Less spectacular, but important for protecting the environment, was a special road dust suppressant Desgagnés shipped to Pond Inlet. “This was a collaborative effort with Baffinland Iron Mines and with [Winnipeg-based] Cypher Environmental,” Mr. Rivest says.

Desgagnés Transarctik

Après avoir été directeur général de Transport Watson et, auparavant, de QSL, David Rivest devient président-directeur général de Desgagnés Transarctik inc. en septembre 2019. Les préparatifs en vue de sa première saison complète de transport maritime dans ses nouvelles fonctions prendront une allure inédite en raison de la pandémie.

«Lorsque la COVID-19 a commencé à se propager, nous avons immédiatement commencé à reconsidérer nos plans opérationnels, dit M. Rivest. Nous avons tenu de nombreuses réunions de planification et de coordination avec divers intervenants, comme les autorités de la santé publique, des représentants de tous les ordres de gouvernement, Transports Canada, la Garde côtière et d’autres transporteurs maritimes, pour discuter de nouvelles pratiques exemplaires.

«Il a fallu beaucoup de planification pour ajuster nos procédures opérationnelles normalisées. Il s’agissait de réduire la possibilité de propagation du virus à bord de nos navires ou au sein de nos collectivités. Nos équipages ont dormi à bord des navires, la nourriture était fournie par le navire, et des bureaux et unités sanitaires mobiles ont été transportés par navire d’une collectivité à l’autre et installés à terre pour éviter qu’il faille utiliser les services locaux. Ceux qui débarquaient des navires n’avaient jamais besoin d’avoir des interactions physiques avec la communauté.

«En coopération avec les autorités de santé publique, nous avons pu faire tester tous nos membres d’équipage avant qu’ils ne partent pour l’Arctique. Des pratiques spéciales de nettoyage, le fréquent lavage des mains et le port d’un masque ont été prévus dès le début de la pandémie. En fin de compte, j’ai connu une bonne année de transition, et je suis fier d’avoir rejoint une bonne équipe dotée d’une solide expérience.»

L’entreprise a entamé ses opérations de réapprovisionnement du secteur minier le 17 juin. Le réapprovisionnement des collectivités a débuté environ une semaine plus tard que d’habitude, principalement en raison de problèmes liés à la COVID-19, qui ont retardé l’arrivée des cargaisons des clients au port de chargement de Sainte-Catherine.

Desgagnés a effectué 21 voyages, contre 35 en 2019, parce que les compagnies minières ont réduit leurs volumes et leurs investissements, et suspendu leurs projets d’expansion, selon M. Rivest.

Les conditions de glace et de météo étaient très favorables. Cependant, explique M. Rivest: «Les vents balayant la baie d’Hudson ont engendré une forte houle, rendant les opérations de débarquement plus complexes et plus risquées. Dès qu’un facteur expose notre équipe à des risques, nous retardons l’opération. Dans l’ensemble, la saison a été relativement chaude... Il y a eu une augmentation de la fonte de glace pluriannuelle, qui se brise en petits fragments. La glace se déplace et devient plus imprévisible. C’est là un aspect [du réchauffement planétaire] auquel la plupart des gens ne pensent pas.»

Parmi les cargaisons transportées, il y a eu des grues sur chenilles, des excavatrices, des modules d’habitation, des autobus et des ambulances. Desgagnés a aussi transporté de l’abat-poussière routier à Pond Inlet, ce qui est moins spectaculaire mais important pour la protection de l’environnement. «C’était une collaboration avec les entreprises Baffinland Iron Mines et Cypher Environmental [de Winnipeg]», précise M. Rivest.



©FEDNAV

As well as making regular deliveries to the mining operations in Deception Bay and Voisey's Bay, Fednav manages Baffinland's substantial port and shipping operations at Milne Inlet.

En plus d'effectuer des livraisons régulières aux mines de la baie Déception et de la baie de Voisey, Fednav gère les vastes opérations portuaires et maritimes de Baffinland à Milne.

Interrogé sur son mandat auprès de Desgagnés, qui a célébré en 2020 ses 60 ans de ravitaillement dans l'Arctique, M. Rivest a indiqué ceci: «Le but consiste à soutenir le succès de l'entreprise et à continuer d'améliorer l'expérience du client... et aussi à continuer d'impliquer les intervenants avec lesquels nous traitons.»

En repensant à 2020, M. Rivest fait ce constat: «Nous avons eu une saison fructueuse, à la fin. Ce que nous avons appris avec la COVID, c'est que nous pouvons être très résilients. Les nouvelles façons de faire que nous avons été plus ou moins obligés d'adopter nous ont aidés à améliorer notre service. Par exemple, l'utilisation de la technologie: nous avons davantage communiqué avec nos clients au moyen des médias sociaux et du Web... Pour la prochaine saison, nous discutons avec nos équipes des meilleurs moyens d'améliorer nos opérations et nos communications.»

Opérations de Fednav

En juin dernier, Fednav a annoncé dans son bulletin qu'il avait renouvelé son contrat avec Baffinland pour une période de 10 ans. En font partie un soutien tactique à la navigation dans les glaces dans le bras Milne ainsi qu'un soutien aux opérations portuaires, à la manutention de cargaisons et à la documentation d'exportations de minerai de fer.

En outre, Fednav indique que le renouvellement apporte la possibilité de planifier en vue des opérations de la phase II de la mise en valeur de la mine. Si elle est approuvée, celle-ci pourrait produire quelque 12 millions de tonnes. Actuellement, 6 millions de tonnes sont expédiées pendant la saison de navigation estivale. Par ailleurs, pour le renouvellement du contrat, la portée du

Asked about his mandate for the company, which celebrated 60 years supplying the Arctic in 2020, Mr. Rivest says, "The goal is to sustain the company's success and continue improving the customer's shipping experience ... and to continue involving the stakeholders that we deal with."

Looking back at 2020, Mr. Rivest says, "We had a successful season in the end. What we learned with COVID is that we can be quite resilient. The somewhat forced-upon new ways of doing things helped improve our service; for instance, using technology led us to increase our social media and web-based communications with our clients ... for next season we are discussing with our teams how best to improve our operations and communications."

Fednav operations

Last June Fednav announced in its newsletter that it had renewed its contract with Baffinland for another ten years. The terms include "tactical ice navigation support for ships trading in Milne Inlet," and "support for port operations, cargo handling and documentation for iron ore exports."

Too, wrote Fednav, "... the renewal provides the opportunity to plan for the operations of Phase II of the mine development which, once approved, is expected to reach production of approximately 12 million tonnes from the six million tonnes of cargo currently shipped during the summer shipping season. For the contract renewal, the scope of our work

was broadened to provide more supervisory capacity for ship loading operations.”

Fednav recalls that since 2015 it has been responsible for managing Baffinland’s Milne Inlet port and shipping operations. In addition, Fednav provides agency services, contracts ice navigators, conducts ice analysis-handling the overall export shipping program safely and efficiently.

The additional supervisory work, or loading superintendence, is being carried out by Fednav’s terminal arm, Federal Marine Terminals. The work involves revising and approving ships’ load plans, producing loading sequences, monitoring trim, and ensuring vessels are loaded safely and efficiently, according to Tim Keane, Senior Manager, Arctic Operations and Projects, Fednav, “It streamlines operations and gives Baffinland one-stop shopping for the marine export component.”

Fednav’s 2020 Arctic shipping season ran from July 22 to October 16, during which Baffinland exported about 5.45 million tonnes of iron ore on 72 bulk carriers. Compared to the 2018 season, during which Mr. Keane told *Maritime Magazine* that ice conditions were the worst in 25 years, “Ice conditions (in 2020) were generally lighter than normal. Breakup, when ice began to fracture in the area was the earliest in recent years; July 10, however, practically speaking, was only four days ahead of the average of the past six seasons.”

Ships have become ‘their own bubbles’

The challenges the company has faced during the pandemic are similar to those encountered in other industries, while maintaining continuity, that is, keeping the supply chain to the North running. “The ships have basically become their own bubbles. It’s our job to ensure these bubbles don’t burst, make all the deliveries that need to be made, and collect all the goods that need to be collected. The crews have been extremely cooperative and everyone recognizes the roles they are playing in keeping the environment safe,” Mr. Keane says.

Fednav was expecting to receive its newest ice-breaking bulk carrier, the **MV Arvik I**, this past fall, but the pandemic has delayed delivery to Q1 2021, according to Mr. Keane. The **Arvik** will replace the **Arctic**, which was built in 1978.

“A Tier III ice-breaking mine support vehicle, it follows the proven design of the **Umiak** and **Nunavik**, and has more powerful propulsion than the **Arctic**, Mr. Keane says. “The design is bespoke to the client’s shipping requirements (composition of supplies and concentrate).”

Mr. Keane also reported that Fednav carried out its normal winter deliveries to Glencore Canada’s Raglan mine in Deception Bay in northern Quebec and to Vale’s open pit mine at Voisey’s Bay, Labrador, where it produces nickel-cobalt-copper concentrate and copper concentrate. “The **Umiak**,” he said, “is fully committed to Vale’s operations. This ship has been dedicated to their project site since it was delivered in 2006.”

travail assuré par Fednav a été élargie en ce qui concerne la supervision des opérations de chargement des navires.

Fednav rappelle que depuis 2015, le groupe est responsable de la gestion des opérations portuaires et maritimes de Baffinland à Milne. De plus, il fournit des services d’agence, il engage des officiers de navigation dans les glaces et il effectue des analyses des glaces, gérant l’ensemble du programme d’expédition de façon sécuritaire et efficace.

Le travail de supervision supplémentaire – la surveillance du chargement – est effectué par la filiale de Fednav Terminaux maritimes fédéraux. Il comprend la révision et l’approbation des plans de chargement des navires, la mise au point des séquences de chargement, la surveillance de l’enfoncement et, en somme, le chargement sécuritaire et efficace des navires. D’après Tim Keane, directeur principal, Opérations dans l’Arctique et projets de Fednav: «Il rationalise les opérations et donne à Baffinland un service à guichet unique pour ce qui est de l’exportation maritime.»

La saison 2020 de navigation dans l’Arctique de Fednav a duré du 22 juillet au 16 octobre. Dans la saison, Baffinland a exporté environ 5,45 millions de tonnes de minerai de fer sur 72 vraquiers. Alors qu’en 2018, elles avaient été les pires en 25 ans, «les conditions de glace [en 2020] ont été généralement plus favorables que la normale, a dit M. Keane au *Maritime Magazine*. La débâcle, quand la glace commence à se rompre, s’est faite dans la région à la date la plus précoce des dernières années: le 10 juillet. Ce n’était toutefois que quatre jours plus tôt que la moyenne des six dernières saisons.»

Les navires sont leurs propres «bulles»

Les défis que le groupe a dû relever pendant la pandémie sont semblables à ceux vus dans d’autres secteurs, tandis qu’il assurait la continuité, c’est-à-dire qu’il préservait la chaîne d’approvisionnement du Nord. «Essentiellement, les navires sont devenus leurs propres bulles, dit M. Keane. C’est à nous de veiller à ce que ces bulles n’éclatent pas, d’effectuer toutes les livraisons nécessaires et de prendre en charge tous les biens qui doivent l’être. Les équipages ont été extrêmement coopératifs, et tous savent quel rôle ils jouent en vue d’assurer la sécurité de l’environnement.»

Fednav prévoyait recevoir son plus récent vraquier brise-glace, le **MV Arvik I**, l’automne dernier, mais la pandémie a retardé la livraison au premier trimestre de 2021, selon M. Keane. L’**Arvik** remplacera l’**Arctic**, qui a été construit en 1978.

«Ce bâtiment brise-glace de niveau III au service des mines reprend la conception éprouvée de l’**Umiak** et du **Nunavik**, avec une propulsion plus puissante que l’**Arctic**, dit M. Keane. La conception est adaptée sur mesure en fonction des besoins du client [nature des fournitures et des concentrés].»

M. Keane précise par ailleurs que Fednav a effectué ses livraisons hivernales habituelles à la mine Raglan de Glencore Canada, à la baie Déception dans le nord du Québec, et à la mine à ciel ouvert de Vale dans la baie de Voisey, au Labrador, où on produit du concentré de nickel-cobalt-cuivre et du concentré de cuivre. «L’**Umiak**, dit-il, est entièrement affecté aux opérations de Vale. Le navire est dédié à ce projet depuis sa mise en service en 2006.»



©GROUP NEAS

During the 2020 arctic sealift season, Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) introduced what turned out to be a popular 10-ft mini-container for smaller shippers.

Au cours de la saison 2020 de ravitaillement dans l'Arctique, le groupe Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) a lancé une option qui a été bien reçue par les petits expéditeurs : le mini-conteneur de 10 pieds.

L'expérience de NEAS

Le groupe Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) a expédié sa première cargaison de la saison 2020 à partir de Valleyfield le 23 juin. Le **MV Nunalik** a effectué son ultime livraison de la saison à la mine de Glencore à Raglan, à la baie Déception, puis est reparti vers son port d'attache le 24 novembre 2020 – environ deux semaines plus tard que sa dernière livraison en 2019. Quant aux conditions de glace, selon Suzanne Paquin, présidente et chef de la direction de NEAS: «Il y a eu de la glace dans le sud de la baie d'Hudson cette année, mais en général, la présence de glace a occasionné peu de retards.»

Au-delà des fournitures habituelles que les navires de NEAS apportent dans l'Arctique chaque année, le groupe a transporté la première cargaison pour la nouvelle centrale électrique que la Société d'énergie Qulliq – la compagnie d'électricité du Nunavut – construit à Arctic Bay sur l'île de Baffin. Le projet de quelque 32 millions de dollars visant à remplacer une centrale construite il y a 45 ans exigera aussi le transport de quatre groupes électrogènes. «L'an prochain, nous prévoyons transporter de grands groupes électrogènes pour ce projet», dit M^{me} Paquin.

Qulliq entend terminer la construction de la nouvelle centrale de 1 680 Kw en 2023.

NEAS a lancé en 2020 une option qui a été bien reçue: le mini-conteneur de 10 pieds. L'option est très populaire auprès des plus petits expéditeurs, indique M^{me} Paquin.

Malgré les difficultés posées par la pandémie de COVID-19, NEAS rapporte que ses opérations se sont bien déroulées. «Tout a très bien été. Nous n'avons eu aucun cas de COVID-19 à

The NEAS experience

Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) sent its first cargo ship of the 2020 season out of Valleyfield on June 23. The **MV Nunalik** made the last delivery of the season to the Glencore's Raglan Mine in Deception Bay, then headed for home on November 24th, 2020 – about two weeks later than its last delivery of 2019. As for ice conditions, Suzanne Paquin, President and Chief Executive Officer, NEAS, reports, “There was some presence of ice in southern Hudson Bay this year, but generally speaking there were few delays caused by the presence of ice.”

Beyond the usual supplies NEAS ships to the Arctic each year, the company moved the first cargo for the replacement power plant that the Qulliq Energy Corporation - Nunavut's power utility – is building in Arctic Bay on Baffin Island. The roughly \$32-million project to replace the 45-year-old power plant also includes shipping in four new generator sets. “Next year, we are planning on moving large generator sets for this project,” Ms. Paquin says.

Qulliq expects to complete construction of the power plant, with a total installed capacity of 1,680KW, in 2023.

NEAS successfully introduced a 10-foot mini container option in 2020. “[It is a] very popular size of container for the smaller shippers,” Ms. Paquin indicated.

Despite the challenges posed by the COVID-19 pandemic, NEAS reports that its operations went smoothly. “Everything went very well ... we had no COVID-19 cases on board our ships, terminal, Cargo Service Center and administration office. None at all and that’s quite impressive since we were working a full staff across our operations. We are very proud of our team – they all did a super job,” Ms. Paquin says.

She adds, “We worked with the authorities at all levels. We introduced new procedures to keep NEAS employees, customers and local communities safe. [The] NEAS shore team worked in the communities and provided a contactless service. We had our own COVID-19 camp and buffer-zone container. In Iqaluit, all cargo deliveries were done from the NEAS beach office with our local staff dealing with our customers.”

Unfortunately, however, the 14-day isolation requirements for NEAS crew members meant that the company was unable to build on one of last year’s successes, when nine Inuit worked with NEAS ships. The plan was to begin training these permanent employees for more qualified positions in 2020, but, says Ms. Paquin, “because of the 14-day isolation requirement for our crew members, we were unable to hire Inuit employees due to the travel restrictions.

“Talent recruitment is vital for NEAS success, including the recruitment of available certified crew to work on our Canadian flag vessels. We continue to look for [a] framework that allows for suitable and available certified crew to serve on our Canadian flag vessels. We are also participating in the Pilotage Regulatory Study to provide better and improve service to our Canadian flag vessels.”

As a new member of the Green Marine Environmental Certification Program, which NEAS joined in June 2020, NEAS collected data on marine mammal sightings in the arctic to advance knowledge of the species and improve understanding of collision risk factors. On other fronts, Ms. Paquin adds, “NEAS continues to promote infrastructure development and investment in remote marine facilities, as well as local mitigation and spill response capacity.”

Marine Transportation Services

The Marine Transportation Services division (MTS) of the Government of the Northwest Territories (GNWT) took delivery of four new double-hulled barges in 2020. Each can transport three million liters of petroleum products below deck and simultaneously carry cargo on the barge deck.

“[They] will improve resupply efforts across the North by offering greater operational flexibility and improved environmental protections,” says Greg Hanna, spokesperson for the GNWT Department of Infrastructure.

“MTS also completed the conversion of a single-hulled 1500B series barge to meet double-hulled design and construction standards. This work provided

bord de nos navires, au terminal, au Centre de service de cargaisons ou à notre bureau administratif, dit M^{me} Paquin. Pas un seul, et c’est très impressionnant puisque nous avons travaillé avec notre effectif complet dans toutes nos activités. Nous sommes très fiers de notre équipe. Tous ont fait un excellent travail.

«Nous avons coopéré avec les autorités à tous les niveaux. Nous avons adopté de nouvelles procédures pour la sécurité des employés de NEAS, de ses clients et des collectivités locales. L’équipe à terre de NEAS a travaillé dans les collectivités et fourni un service sans contact. Nous avons notre propre camp COVID-19 et un conteneur de zone tampon. À Iqaluit, toutes les livraisons de marchandises se faisaient du bureau de plage NEAS, où notre personnel local traitait avec nos clients.»

Malheureusement, toutefois, l’isolement de 14 jours requis pour les membres d’équipage de NEAS a fait que la compagnie n’a pas pu donner suite à une des réussites de l’année passée, quand neuf Inuits avaient travaillé sur des bateaux de NEAS. Il était prévu de commencer à former ces employés permanents pour des postes plus élevés en 2020. Cependant, dit M^{me} Paquin, «en raison de l’exigence que nos membres d’équipage s’isolent pendant 14 jours, nous n’avons pas pu engager des employés étant donné les restrictions imposées aux voyages».

«Le recrutement de personnes de talent est vital au succès de NEAS, y compris des membres d’équipage brevetés pour nos navires battant pavillon canadien. Nous continuons de chercher un cadre permettant que des membres d’équipage brevetés compétents et disponibles travaillent sur nos bateaux battant pavillon canadien. Nous participons aussi à l’étude sur le pilotage visant à offrir un meilleur service à nos bateaux battant pavillon canadien.»

En tant que nouveau membre du programme de certification environnementale Alliance verte depuis juin 2020, NEAS a recueilli des données sur les observations de mammifères marins dans l’Arctique pour faire progresser les connaissances sur les espèces et améliorer la compréhension des facteurs de risque de collision. Sur d’autres plans, ajoute M^{me} Paquin, «NEAS continue de militer en faveur du développement de l’infrastructure et de l’investissement dans les installations maritimes éloignées ainsi que dans la capacité locale d’atténuation et d’intervention en cas de déversement».

Service de transport maritime

Le Service de transport maritime (STM) du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (GTNO) a reçu quatre nouvelles barges à double coque en 2020. Chacune peut transporter 3 millions de litres de produits pétroliers sous le pont et, en même temps, des marchandises sur le pont.

«Elles vont améliorer les opérations de réapprovisionnement dans le Nord en permettant une plus grande souplesse opérationnelle et en assurant une meilleure protection de l’environnement », dit Greg Hanna, porte-parole du ministère de l’Infrastructure du GTNO.

Et d’ajouter M. Hanna: «Le STM a aussi achevé la conversion d’une barge à coque simple de série 1500B de sorte qu’elle réponde aux normes de conception et de construction à double coque. Ce projet a fourni des emplois pour des résidents du Nord, y compris des Autochtones. Une fois que toutes les



©GWNT

The Marine Transportation Services division of the government of Northwest Territories took delivery of four new double-hulled barges in 2020.

Le Service de transport maritime du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a reçu quatre nouvelles barges à double coque en 2020.

employment opportunities for northerners, including local Indigenous residents. Once all [the] barges are converted, petroleum products will only be transported by double-hulled barges,” Mr. Hanna adds.

Serving western Arctic coastal and Mackenzie River communities, communities on Great Slave Lake, and remote mining and oil and gas exploration and production sites, MTS began its shipping season July 10 and finished September 19; the 2019 season ran from mid-June to October. A total of 27.9 million litres of fuel and 6,350 revenue tonnes of dry cargo were delivered during the 2020 sailing season, compared to 37,436,596 litres of fuel and 16,082 tons of cargo in 2019.

“Less cargo was moved this year (2020) due to a variety of factors, which is one reason the season ended sooner this year. Water and ice conditions were also favourable this sailing season, allowing our crews to complete the deliveries ahead of schedule,” Mr. Hanna explains. All MTS shipping activities followed a COVID-19 mitigation plan.

Record high water levels on Great Slave Lake and the Mackenzie River presented challenges to navigation. “Higher-than-normal water levels can cause the river to fill with debris from the shorelines, which poses a risk to our vessels – particularly the propulsion systems. Such conditions also make it make difficult for

barges seront transformées, les produits pétroliers seront uniquement transportés dans des barges à double coque.»

Desservant les collectivités côtières de l’Ouest de l’Arctique et du fleuve Mackenzie, les collectivités du Grand lac des Esclaves et des sites de production et d’exploration pétrolière et gazière éloignés, le STM a entamé sa saison de navigation le 10 juillet et l’a terminée le 19 septembre. La saison 2019 s’était étendue de la mi-juin jusqu’en octobre. Au total, 27,9 millions de litres de carburant et 6 350 tonnes de cargaisons sèches ont été livrées dans la saison de navigation 2020, en comparaison des 37 436 596 litres de carburant et 16 082 tonnes de cargaisons de 2019.

«Il y a eu moins de cargaisons cette année (2020) par suite d’une variété de facteurs, ce qui est une des raisons pour lesquelles la saison a fini plus tôt cette année, explique M. Hanna. Aussi, les conditions de mer et de glace étaient favorables cette saison, si bien que nos équipages ont pu terminer leurs livraisons plus tôt que prévu.» Toutes les activités maritimes du STM ont respecté un plan d’atténuation des risques de la COVID-19.

Les niveaux d’eau records sur le Grand lac des Esclaves et le fleuve Mackenzie ont présenté des difficultés pour la navigation. «Les niveaux d’eau élevés peuvent faire que le fleuve s’encombre de débris des rivages, ce qui pose un risque pour nos navires – en particulier leur dispositif de propulsion, note M. Hanna. En outre, dans ces conditions,

the Canadian Coast Guard to deploy buoys, which are essential for safe marine navigation,” Mr. Hanna notes.

Other 2020 initiatives MTS pursued included the removal of derelict barges and funding marine infrastructure projects. “MTS worked with the Kát’odeeche First Nation on the removal of six derelict barges in Hay River. This project will allow the area to be used once again for traditional and recreational purposes. This is one of many projects the GNWT has undertaken since the launch of MTS to remove disused equipment and scrap material from various properties. \$6,430,000 in funding was announced for marine infrastructure improvements in five NWT communities. Local labour and expertise will be used to accomplish this work, providing important employment opportunities as the COVID-19 economic recovery continues,” Mr. Hanna says.

MTS hired nine graduates of the Marine Training Centre in Hay River, which opened in 2018, to work as tugboat deckhands. All of the graduates earn their “Bridge Watch Rating” and hold their Transport Canada Standard for Training, Certification, and Watchkeeping certification, according to Mr. Hanna.

MTS has ambitious plans for 2021. They include developing a new and comprehensive business plan, exploring potential business opportunities at the Hay River shipyard, such as vessel retrofit or maintenance contracts, seeking operational efficiencies, growing revenue, and applying for federal funding to improve MTS’s marine fleet and equipment, shipyard and shipping terminals. MTS also will continue the environmental assessment of properties and processing and removal of scrap, surplus and waste at the Hay River Shipyard and all marine shipping terminal lands.

Other Plans for Growth

In late 2020 the Nunavut Impact Review Board scheduled the resumption of the Public Hearing for the Rail Expansion Development Proposal by Baffinland Iron Mines Corporation, for January 25. The issue on the table was Baffinland’s Phase 2 proposal to expand its Mary River iron mine production from the current maximum of six million tonnes, to 12 million tonnes. And according to Nunatsiaq News, Baffinland plans to expand the Mary River mine to a capacity of 18 million tonnes with a corresponding increase in freighter traffic.

Meanwhile, the Arctic Gateway Group, which owns and operates the Port of Churchill, reported last September that four grain vessels were scheduled to visit the port in the 2020 season. The Group is optimistic that it can see that number rise to eight to 10 ships in 2021 and beyond. 

il est difficile pour la Garde côtière canadienne de déployer les bouées qui sont essentielles à la sécurité de la navigation.»

Par ailleurs en 2020, le STM a récupéré des barges abandonnées et financé des projets d’infrastructure maritime. «Le STM a travaillé avec la Première Nation Kát’odeeche pour enlever six barges désaffectées dans la localité de Hay River, précise M. Hanna. Ce projet permettra d’utiliser de nouveau le secteur pour des activités traditionnelles et récréatives. Il s’agit d’un des nombreux projets que le GTNO a entrepris depuis le lancement du STM afin d’éliminer du matériel et des rebuts abandonnés sur diverses propriétés. Un financement de 6 430 000 \$ a été annoncé pour des améliorations à l’infrastructure maritime de cinq localités des Territoires du Nord-Ouest. Le travail sera accompli par des travailleurs et des experts locaux, ce qui apportera d’importantes possibilités d’emploi pendant la reprise économique suite à la COVID-19.»

Le STM a engagé neuf diplômés du Centre de formation maritime de Hay River, inauguré en 2018. Ils travailleront comme matelots de pont à bord de remorqueurs. Tous les diplômés ont obtenu le brevet de matelot de quart à la passerelle et répondent aux normes de formation, de délivrance des brevets et de veille de Transports Canada, selon M. Hanna.

Le STM a des projets ambitieux en 2021. Il élaborera un nouveau plan d’affaires complet, explorant des possibilités éventuelles au chantier naval de Hay River – comme des contrats de modernisation et d’entretien de navires –, cherchant des gains en efficacité, augmentant les revenus et sollicitant du financement fédéral pour améliorer sa flotte et son matériel, son chantier naval et ses terminaux maritimes. Le STM continuera aussi l’évaluation environnementale des propriétés ainsi que l’élimination de rebuts, de surplus et de gaspillage au chantier naval de Hay River et à tous les terminaux maritimes.

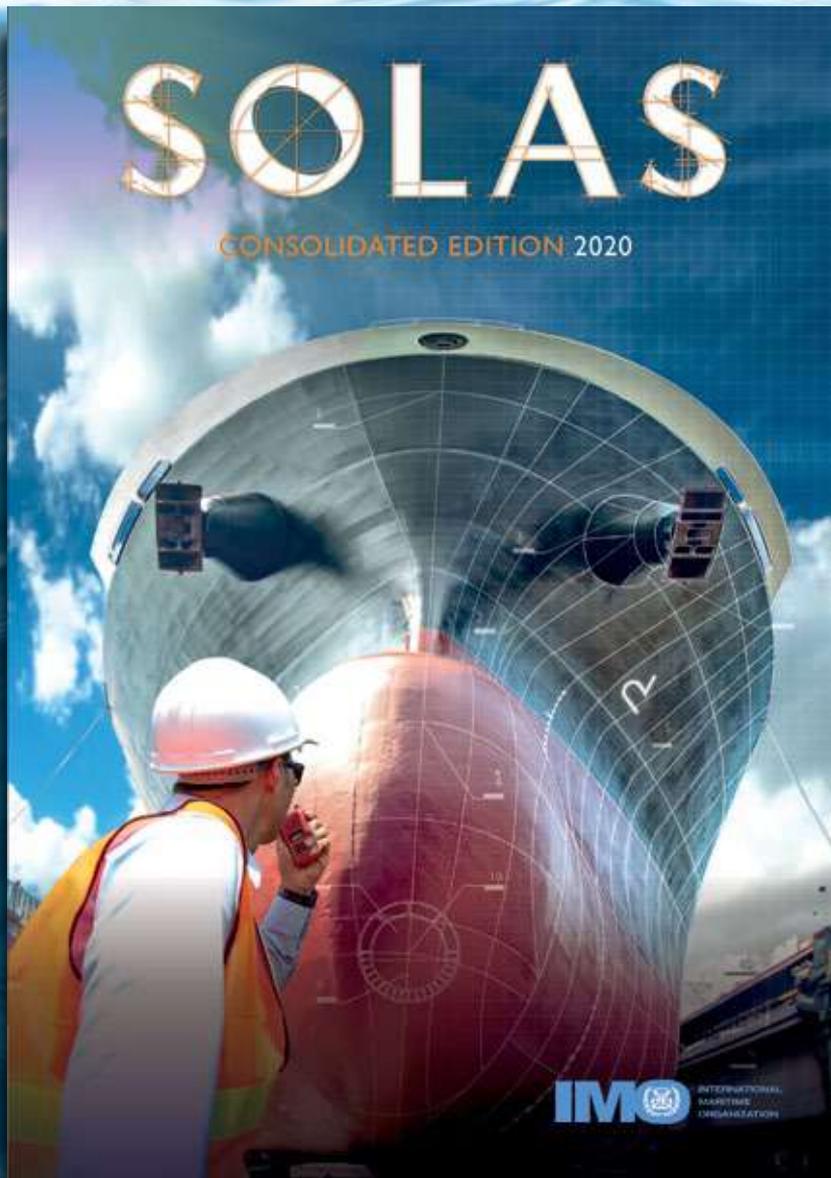
Autres projets

À la fin de 2020, la Commission du Nunavut chargée de l’examen des répercussions a établi un calendrier pour la reprise de l’audience publique sur le projet d’expansion de la Baffinland Iron Mines Corporation, à partir du 25 janvier. Le projet en cause est la proposition d’étape 2 dans l’augmentation de la production de sa mine de fer de la rivière Mary, du niveau actuel de 6 millions de tonnes à 12 millions de tonnes. Et selon Nunatsiaq News, Baffinland souhaite porter la capacité de la mine de la rivière Mary à 18 millions de tonnes, ce qui entraînera une augmentation correspondante du trafic de navires.

Par ailleurs, l’Arctic Gateway Group, propriétaire et exploitant du Port de Churchill, a rapporté en septembre dernier que quatre cargaisons de céréales étaient attendues au Port dans la saison 2020. Le groupe est convaincu que ce nombre pourrait augmenter à 8, puis 10 navires en 2021 et par la suite. 

S O L A S

CONSOLIDATED EDITION 2020





The Canadian Coast Guard deployed eight icebreakers during a season rendered more challenging by COVID-related protocols.

La Garde côtière canadienne a déployé huit brise-glace dans l'Arctique pendant une saison qui aura été compliquée par les protocoles liés à la COVID.

©CANADIAN COAST GUARD

An Arctic season like no other for the Canadian Coast Guard

Une saison à nulle autre pareille pour la Garde côtière canadienne dans l'Arctique

The Canadian Coast Guard completed its 2020 Arctic operational season on December 1, 2020. A total of eight icebreakers deployed to the Arctic this year, with the Canadian Coast Guard Ship (CCGS) **Henry Larsen** being the last to leave northern waters.

The season was unlike any other, due to the COVID-19 pandemic, but the Coast Guard worked closely with Inuit, First Nations, and Métis organizations and governments, territorial governments, communities, industry, and other partners to make decisions based on the best guidance available from federal, provincial, territorial, and municipal health authorities.

Our Coast Guard maintained normal operational levels of service during the COVID-19 pandemic, while National Standard Operating Procedures were diligently followed to prevent the spread of the virus and there have been no cases of COVID-19 to date on any Coast Guard vessel across the country, making this an exceptional season.

La Garde côtière canadienne a clos sa saison d'opérations 2020 dans l'Arctique le 1^{er} décembre 2020. Au total, huit brise-glaces ont été déployés dans l'Arctique cette année, le navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) **Henry Larsen** étant le dernier à quitter les eaux nordiques. La saison a été sans pareille, à cause de la pandémie de COVID-19, mais la Garde côtière a travaillé en étroite collaboration avec les organisations et les gouvernements inuits, métis et des Premières Nations, les gouvernements territoriaux, les communautés, l'industrie, et d'autres partenaires pour prendre des décisions fondées sur les meilleures directives disponibles des autorités sanitaires fédérales, provinciales, territoriales et municipales.

Notre Garde côtière a maintenu des niveaux de services opérationnels habituels pendant la pandémie de COVID-19, tandis que les procédures opérationnelles normalisées nationales ont été suivies avec diligence pour prévenir la propagation du virus, et qu'aucun cas de COVID-19 n'a été signalé à ce jour sur un navire de la Garde côtière dans tout le pays, ce qui en fait une saison exceptionnelle.

Le centre des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) d'Iqaluit est essentiel pour assurer la sécurité des eaux nordiques et la bonne marche de notre économie. En date du 9 décembre 2020, le centre des SCTM d'Iqaluit a fourni un soutien à 128 navires dans la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG). Il s'agissait de navires de charge, de navires de recherche, de vraquiers, de bateaux de pêche et de navires de la Garde côtière canadienne.

Depuis le 1^{er} juin 2020, les embarcations de plaisance et les navires de croisière à la recherche d'une aventure ne peuvent plus circuler dans les eaux côtières de l'Arctique canadien ni dans les zones côtières du nord du Québec et du Labrador, en vertu des mesures provisoires de Transports Canada visant à accroître la sécurité tout en réduisant le risque de propagation de la COVID-19 dans les communautés éloignées et vulnérables.

Seulement huit navires ont complètement franchi le passage du Nord-Ouest

En date du 9 décembre 2020, seulement huit navires, dont des navires de charge générale et des brise-glaces de la GCC, ont pu traverser complètement le passage du Nord-Ouest, comparativement à 27 navires en date du 27 novembre de l'année dernière.

En collaboration avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière coordonne les opérations maritimes de recherche et sauvetage dans trois centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), à Halifax, à Trenton et à Victoria. En 2020, la Garde côtière est intervenue dans 77 cas d'appels de détresse dans l'Arctique; ces appels sont reçus, répartis et gérés par les CCCOS de Trenton et de Halifax. La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) est intervenue dans 32 de ces cas. Cette saison, dans le cadre des programmes de recherche et sauvetage de la région de l'Arctique, l'équipage de la station de sauvetage côtier de Rankin Inlet a procédé à trois exercices de formation, est intervenu dans six cas, et a parcouru plus de 2 062 milles marins.

Dans le cadre du Plan de protection des océans, la Garde côtière travaille activement avec les Autochtones et les résidents du Nord pour soutenir la GCAC dans tout l'Arctique. Dans le cadre du Programme pilote communautaire autochtone de bénévolat en sécurité nautique, des bateaux communautaires ont été livrés à Kugluktuk (Nunavut), Pond Inlet (Nunavut) et Yellowknife (T.N.-O.), pour permettre à la communauté locale d'intervenir en cas d'incidents de recherche et sauvetage au large de leurs côtes.

La Garde côtière fournit aussi des services saisonniers d'aides à la navigation sur le fleuve Mackenzie et le Grand lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces services sont essentiels pour les barges qui naviguent sur le fleuve pendant l'été. Deux navires spécialisés en balisage, soit le **NGCC Dumit** et le **NGCC Eckaloo**, sont chargés du déploiement, du repositionnement et de la réparation des aides à la navigation sur le fleuve Mackenzie et le Grand lac des Esclaves.

Il va donc sans dire que les opérations saisonnières dans l'Arctique de la Garde côtière canadienne ont été multiples et fructueuses. Elles reprendront en mai 2021. Toutefois, la Garde côtière maintient une présence permanente et à plein temps dans l'Arctique tout au long de l'année, grâce à l'ouverture du bureau de la Garde côtière canadienne à Yellowknife.



The support provided by Marine Communications and Traffic Services (MCTS) Centre in Iqaluit is key to keeping northern waters safe, and our economy moving. As of December 9, 2020, MCTS Iqaluit provided support for 128 vessels in the Northern Canada Vessel Traffic Services Zone (NORDREG). These vessels include cargo ships, research vessels, bulk carriers, fishing vessels, and Canadian Coast Guard ships.

As of June 1, 2020, adventure-seeking pleasure craft and cruise ships were prohibited from operating within Canada's Arctic coastal waters as well as in the coastal areas of northern Quebec and Labrador under Transport Canada's interim measures designed to increase safety, while reducing the risk of spreading COVID-19 in remote and vulnerable communities.

Only 8 vessels made full transits of NWP

As of December 9, 2020, only 8 vessels, including general cargo and CCG icebreakers, made full transits of the Northwest Passage, compared to 27 vessels as of November 27, in 2019.

In collaboration with the Department of National Defence, Coast Guard coordinates marine search and rescue operations in three Joint Rescue Coordination Centres (JRCC) located in Halifax, Trenton, and Victoria. For Arctic distress calls, which are received, dispatched, and managed by JRCC Trenton and Halifax, Coast Guard was involved in 77 cases in 2020. This includes 32 cases responded to by the Canadian Coast Guard Auxiliary. As part of the Arctic Region's search and rescue programs, Rankin Inlet's Inshore Rescue Boat station crew carried out three training exercises, responded to six cases, and travelled over 2,062 nautical miles this season.

Under the Oceans Protection Plan, Coast Guard is actively working with Indigenous and northern residents to support the Canadian Coast Guard Auxiliary (CCGA) across the Arctic. Through the Indigenous Community Boat Volunteer Pilot Program, community boats were delivered to Kugluktuk, NU, Pond Inlet, NU, and Yellowknife, NWT, enabling the local community to respond to search and rescue incidents off their coastlines.

Coast Guard also provides seasonal aids to navigation services on the Mackenzie River and Great Slave Lake, Northwest Territories. These services are essential for barges that navigate the river during the summer months. The deployment, repositioning and repair of aids to navigation on the Mackenzie River and Great Slave Lake are carried out by two specialized buoy-tending vessels, the **CCGS Dumit** and **CCGS Eckaloo**.

Needless to say, The Canadian Coast Guard's seasonal Arctic operations were plentiful and successful. They will resume again in May 2021. However Coast Guard maintains a permanent, full-time presence in the Arctic year-round, with the opening of the Canadian Coast Guard office in Yellowknife. 

Sir David Attenborough polar research ship plans 2021 voyage

Le navire de recherche polaire RRS Sir David Attenborough prépare son voyage de 2021

Leo Ryan



©GLENTON MEDIA

©BUSINESSGREEN

Named after a famous British naturalist, the recently launched new polar vessel **RRS Sir David Attenborough** from the Cammell Laird shipyard at Birkenhead, UK is to undertake sea trials early this year in the Arctic before making its planned maiden voyage to Antarctica in November to boost research on climate change.

Costing some \$US260 million to build, it will replace two older vessels and provide accommodation for up to 60 support staff and scientists. The ship has been formally handed over to the British Antarctic Survey (BAS), which will operate the ship in Arctic and Antarctic waters on behalf of its funding agency, the Natural Environment Research Council (NERC).

Cammell Laird's David McGinley was delighted to note the 129-metre long, 15,000 tonne polar vessel was "the single biggest and most ambitious build in the history of Cammell Laird."

For her part, Prof. Jane Francis, BAS director, told BBC News: "We've all heard about how the Arctic sea-ice is melting very fast, but the great ice sheets, such as Antarctica, are also melting in a warming world. The **RRS Sir David Attenborough** is going to allow us to really understand what's going on."

One of the ship's key features is an enclosed "moon pool" – basically a hole in the ship that goes down to the surface of the ocean, through which one can deploy various instruments such as a biological net or something to sample ocean water.

According to BAS, the vessel was designed as a multi-disciplinary research platform that will transform how shipborne science is conducted in the polar region, providing scientists with state-of-the-art facilities to research the oceans, seafloor, ice and atmosphere. Ice-breaking capability: up to 1m thick at 3 knots. **M**

Nommé d'après un célèbre naturaliste britannique, le nouveau brise-glace polaire **RRS Sir David Attenborough**, sorti du chantier naval Cammell Laird à Birkenhead (Royaume-Uni), entreprendra tôt cette année des essais en mer dans l'Arctique. Ensuite, est prévu en novembre un voyage inaugural en Antarctique pour stimuler la recherche sur le changement climatique.

Le bâtiment, dont la construction a coûté quelque 260 millions de dollars américains, remplacera deux navires plus anciens. Il pourra accueillir jusqu'à 60 scientifiques et membres du personnel de soutien. Le navire a été officiellement remis à l'organisme British Antarctic Survey (BAS), qui exploitera le navire dans les eaux arctiques et antarctiques au nom de son agence de financement, le Conseil de recherche sur l'environnement naturel (NERC).

David McGinley, dirigeant de Cammell Laird, était fier de souligner le fait que le navire polaire de 129 mètres de long et 15 000 tonnes est «la construction la plus grande et la plus ambitieuse de l'histoire de Cammell Laird».

Pour sa part, la professeure Jane Francis, directrice du BAS, a déclaré à BBC News: «Nous avons tous entendu parler de la façon dont la glace de mer arctique fond très rapidement, mais les grandes calottes glaciaires, comme l'Antarctique, fondent également dans un monde qui se réchauffe. Le **RRS Sir David Attenborough** va nous permettre de vraiment comprendre ce qui se passe.»

Une des principales caractéristiques du navire est une «piscine lunaire» fermée – essentiellement un trou dans le navire qui descend à la surface de l'océan, à travers lequel on peut déployer divers instruments tels qu'un filet biologique ou quelque chose pour échantillonner l'eau océanique.

Selon le BAS, le navire a été conçu comme plateforme de recherche multidisciplinaire qui transformera la façon dont se font les travaux scientifiques à bord d'un navire en région polaire. Il fournira aux scientifiques un matériel de pointe pour étudier l'océan, le plancher océanique, la glace et l'atmosphère. Il est capable de se déplacer dans une glace d'une épaisseur de 1 mètre à 3 nœuds. **M**

JOURNAL

14 pays s'accordent pour gérer durablement leurs eaux nationales

Les dirigeants de l'Australie, du Canada, du Chili, des Fidji, du Ghana, de l'Indonésie, de la Jamaïque, du Japon, du Kenya, du Mexique, de la Namibie, de la Norvège, des Palaos et du Portugal se sont récemment engagés à gérer durablement près de 30 millions de kilomètres carrés de leurs eaux nationales d'ici 2025. Cet engagement aura des conséquences importantes pour le secteur du transport maritime, notamment dans sa volonté de décarbonisation.

Le Groupe d'experts de haut niveau pour une économie océanique durable (groupe Océan) a proposé un nouveau programme d'action pour les

océans. Les 14 dirigeants mondiaux du groupe se sont engagés à gérer de manière durable 100 % des zones océaniques sous juridiction nationale d'ici 2025. Ils apporteront ce qu'ils décrivent dans un communiqué de presse comme une «approche holistique de la gestion des océans qui équilibre la protection, la production et la prospérité» à près de 30 millions de km² d'eaux nationales – une zone de la taille de l'Afrique.

Le Groupe d'experts sur les océans a également invité les dirigeants des États côtiers et océaniques du monde entier à s'engager à atteindre l'objectif de 100 % afin que toutes les zones économiques exclusives

14 countries agree to sustainably manage national waters

Leaders of Australia, Canada, Chile, Fiji, Ghana, Indonesia, Jamaica, Japan, Kenya, Mexico, Namibia, Norway, Palau and Portugal recently pledged to sustainably manage nearly 30m sq km of their national waters by 2025. The commitment will have significant ramifications for the shipping industry, not least in its drive to decarbonise.

The High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy (Ocean Panel) has put forward a new ocean action agenda. The 14 world leaders of the Ocean Panel have committed to sustainably

ably manage 100% of the ocean area under national jurisdiction by 2025. The countries will bring what they describe in a press release as a “holistic approach to ocean management that balances protection, production and prosperity” to nearly 30m sq km of national waters – an area the size of Africa.

The Ocean Panel also urged leaders of coastal and ocean states across the globe to join in committing to the 100% goal so that all Exclusive Economic Zones (EEZ) are sustainably managed by 2030.

The new ocean action agenda could help produce

National waters worthy of protection should certainly include spectacular Ladram Bay on the south coast of Devon, England.

La magnifique baie de Ladram, sur la côte sud du Devon (Angleterre) devrait assurément figurer parmi les eaux nationales méritant d'être protégées.



as much as six times more food from the ocean, generate 40 times more renewable energy, lift millions of people out of poverty, and contribute one-fifth of the GHG emissions reductions needed to stay within 1.5°C.

The recommendations by the Ocean Panel focus on five critical areas: ocean wealth, ocean health, ocean equity, ocean knowledge and ocean finance.

“For too long, we have perceived a false choice between ocean protection and production. No longer. We understand the opportunities of action and the risks of inaction, and we know the solutions. Building a sustainable ocean economy is one of the greatest opportunities of our time,” commented Erna Solberg, prime minister of Norway and Ocean Panel co-chair.

Canadian Prime Minister Justin Trudeau said: “From the Atlantic, to the Pacific, to the Arctic, oceans are at the heart of many Canadian communities. Having the world’s longest coastline, Canada recognises that our economy and our well-being are deeply connected with the health of our oceans, and that we have a responsibility to protect them. “That is why we are committed to working with our international Ocean Panel leaders, and to developing a comprehensive blue economy strategy. We are also calling on more world leaders and other partners to join us in turning our goals into reality.”

Japanese Prime Minister Yoshihide Suga evoked his nation’s bid to rid the world of marine plastic litter by 2050. 

(ZEE) soient gérées de manière durable d’ici 2030.

Le nouveau programme d’action pour l’océan pourrait contribuer à produire jusqu’à six fois plus de nourriture à partir de l’océan, à générer 40 fois plus d’énergie renouvelable, à sortir des millions de personnes de la pauvreté et à contribuer à un cinquième des réductions d’émissions de gaz à effet de serre nécessaires pour rester dans les limites de 1,5 °C.

Les recommandations du Groupe d’experts sur les océans se concentrent sur cinq domaines essentiels: la richesse des océans, la santé des océans, l’équité des océans, la connaissance des océans et le financement des océans.

«Pendant trop longtemps, nous avons pensé qu’il fallait choisir entre la protection et la production des océans. Ce n’est plus le cas. Nous comprenons les possibilités d’action et les risques de l’inaction, et nous connaissons les solutions. Construire une économie durable des océans est l’une des plus grandes opportunités de

notre temps», a commenté Erna Solberg, première ministre de la Norvège et coprésidente du Groupe d’experts sur les océans.

Le premier ministre canadien Justin Trudeau a déclaré: «De l’Atlantique au Pacifique en passant par l’Arctique, les océans sont au cœur de nombreuses communautés canadiennes. Ayant le plus long littoral du monde, le Canada reconnaît que notre économie et notre bien-être sont profondément liés à la santé de nos océans, et que nous avons la responsabilité de les protéger. «C’est pourquoi nous nous engageons à travailler avec les dirigeants de notre groupe international sur les océans et à élaborer une stratégie globale d’économie bleue. Nous appelons également un plus grand nombre de dirigeants mondiaux et d’autres partenaires à se joindre à nous pour faire de nos objectifs une réalité».

Le premier ministre japonais Yoshihide Suga a évoqué la volonté de son pays de débarrasser le monde des déchets plastiques marins d’ici 2050. 

UNCTAD sees global maritime trade regaining growth in 2021

The global health and economic crisis triggered by the COVID-19 pandemic has upended the landscape for maritime transport and trade and significantly affected growth prospects, according to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in its recent annual maritime transport report.

While projecting the volume of international mari-

time trade to fall by 4.1% in 2020, UNCTAD expects maritime trade growth to return to a positive territory and expand by 4.8% in 2021, assuming world economic output recovers. But it highlights the need for the maritime transport industry to brace for change and be well prepared for a transformed post-COVID-19 world.

Amid supply-chain disruptions, demand contractions and global economic

Selon la CNUCED, le commerce maritime mondial devrait renouer avec la croissance en 2021

La crise sanitaire et économique mondiale déclenchée par la pandémie COVID-19 a bouleversé le paysage du transport et du commerce maritimes et a considérablement modifié les perspectives de croissance, selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) dans son récent rapport annuel sur le transport maritime.

Tout en prévoyant que le volume du commerce maritime

international diminuera de 4,1 % en 2020, la CNUCED s’attend à ce que la croissance du commerce maritime redevienne positive et augmente de 4,8 % en 2021, en supposant que la production économique mondiale se rétablisse. Mais il souligne la nécessité pour le secteur du transport maritime de se préparer au changement et d’être bien préparé à un monde post-COVID-19 transformé.

Au milieu des perturbations de la chaîne d’approvision-

nement, des contractions de la demande et de l'incertitude économique mondiale causée par la pandémie, l'économie mondiale a été gravement touchée par un double choc de l'offre et de la demande. Ces tendances se sont déroulées dans le contexte d'une année 2019 déjà plus faible qui a vu le commerce maritime international perdre encore de son élan. Les tensions commerciales persistantes et la forte incertitude poli-

tique ont sapé la croissance de la production économique mondiale et du commerce des marchandises.

Les volumes ont augmenté de 0,5 % en 2019, contre 2,8 % en 2018, et ont atteint 11,08 milliards de tonnes en 2019. Parallèlement, le trafic portuaire mondial de conteneurs a ralenti pour atteindre une croissance de 2 %, contre 5,1 % en 2018. **M**

uncertainty caused by the pandemic, the global economy was severely affected by a twin supply and demand shock. These trends unfolded against the backdrop of an already weaker 2019 that saw international maritime trade lose further momentum. Lingering trade tensions and high policy uncertainty un-

dermined growth in global economic output and merchandise trade.

Volumes expanded by 0.5% in 2019, down from 2.8% in 2018, and reached 11.08 billion tons in 2019. In tandem, global container port traffic decelerated to 2% cent growth, down from 5.1% in 2018. **M**

Late News / Dernière heure

QSL fait l'acquisition d'Arrimage Empire

Dans le cadre d'une transaction annoncée le 28 janvier, QSL poursuit son expansion nord-américaine en faisant l'acquisition d'Arrimage Empire de Montréal. Cette transaction est sujette aux approbations réglementaires.

Cette alliance entre deux fleurons québécois de l'industrie maritime permettra à QSL de compléter son offre de services par l'ajout de la profonde expertise en manutention de conteneurs développée par Arrimage Empire et d'accroître son empreinte géographique sur les marchés canadien et américain. Présente à Chicago depuis plus d'une quinzaine d'années, QSL a fait une percée l'an dernier dans le golfe du Mexique en acquérant des installations à Houston (Texas). Arrimage Empire également présente à Houston, possède aussi des installations à la Nouvelle-Orléans, en Louisiane, en plus d'avoir une forte présence au Canada à Montréal, dans la région des Grands-Lacs et dans les provinces de l'Atlantique.

Fondée en 1931 à Montréal, Arrimage Empire est une entreprise familiale de 4^e génération qui s'est taillée une place de choix au sein de l'industrie maritime. Afin d'assurer la poursuite de ses activités à long terme, l'entreprise a entamé des pour-



©EMPIRE STEVEDORING

*Andrew Chodos,
President & CEO of the division
Empire Stevedoring*

Président et chef de la direction de la division Arrimage Empire

parlers avec QSL afin d'évaluer les options possibles.

Une histoire de 40 ans lie les deux entreprises. En 1980, le fondateur de QSL, M. Denis Dupuis, a approché la famille Chodos, propriétaire d'Arrimage Empire, afin de faire front commun pour l'acquisition d'installations dans une douzaine de ports. Depuis, la famille Chodos a toujours conservé une participation au sein de QSL.

Andrew Chodos demeurera le Président et chef de la direction de la division Arrimage Empire, dont le nom sera conservé. **M**

QSL acquies Empire Stevedoring



©QSL

*Robert Bellisle,
President and CEO of QSL*
Président et chef de la direction de QSL

the Canadian and US markets. Operating in Chicago for more than 15 years now, QSL made inroads into the Gulf of Mexico market last year by acquiring facilities in Houston, Texas. Empire Stevedoring also operates in Houston, and in New Orleans, Louisiana, in addition to maintaining a strong presence in Canada, including Montreal, the Great Lakes and the Atlantic provinces.

Founded in Montreal in 1931, Empire Stevedoring is a 4th generation family business having strong ties in the maritime industry. To ensure its future, the company initiated talks with QSL to assess possible options.

A 40-year history links the two companies. In 1980, QSL founder Denis Dupuis approached Empire Stevedoring's owner, the Chodos family, asking it to partner in acquiring facilities in a dozen ports. Since that time, the Chodos family has held shares in QSL.

Andrew Chodos will remain President & CEO of the division Empire Stevedoring which will keep its name. **M**

In a transaction announced on January 28, QSL pursued its North American expansion by acquiring Empire Stevedoring of Montreal – subject to regulatory approvals.

This alliance between two prestigious Quebec maritime industry players will allow QSL to round out the range of services it offers by adding the extensive container handling expertise developed by Empire Stevedoring and increasing its geographic footprint in



©DNV GL

The planned future transload and logistics facility named CP Logistics Park Vancouver will be adjacent to the pictured intermodal rail facility in Pitt Meadows.

Le futur centre de transbordement et de logistique CP Logistics Park Vancouver sera voisin de cette installation ferroviaire intermodale à Pitt Meadows.

CP plans logistics facility in Vancouver region

Le CP planifie une installation logistique dans la région de Vancouver

Canadian Pacific Railway Limited recently announced it is proposing to build a multi-modal, multi-commodity transload and logistics facility on strategic land holdings adjacent to its existing intermodal rail facility in Pitt Meadows, B.C. The proposed facility, named the CP Logistics Park: Vancouver, is in the early stages of design and is subject to regulatory approval prior to CP's final investment decision.

«As Canada continues to seek sustainable ways to fuel our economic recovery, the CP Logistics Park: Vancouver would be a critical piece of infrastructure to keep Cana-

dian goods moving, create jobs and build confidence in Canada as a strong and sustainable global trading partner.» said Keith Creel, CP President and Chief Executive Officer

«Moving goods by rail is environmentally sustainable, removes long-haul trucks from our publicly funded roads and highways, and ultimately reduces greenhouse gas emissions for the benefit of us all.» Mr. Creel added.

The proposed 41-hectare facility has three major rail and transload components:

1. Agricultural hub where Canadian agricultural pro-

Le chemin de fer Canadien Pacifique limitée a récemment annoncé son intention de construire une installation de transbordement et de logistique multimodale et multiproduit sur des terrains stratégiques adjacents à son installation ferroviaire intermodale existante à Pitt Meadows, en Colombie-Britannique. L'installation proposée, baptisée CP Logistics Park: Vancouver, en est aux premières étapes de la conception et est sujette à l'approbation réglementaire avant la décision finale d'investissement du CP.

«Alors que le Canada continue de chercher des moyens durables pour alimenter notre reprise économique, le parc

logistique du CP: Vancouver serait une infrastructure essentielle pour assurer la circulation des marchandises canadiennes, créer des emplois et renforcer la confiance dans le Canada en tant que partenaire commercial mondial fort et durable», a déclaré Keith Creel, président et chef de la direction du CP.

«Le transport de marchandises par chemin de fer est écologiquement durable, supprime les camions long-courriers de nos routes et autoroutes financées par l'État et réduit en fin de compte les émissions de gaz à effet de serre pour notre bien à tous», a ajouté M. Creel.

L'installation proposée de 41 hectares comprend trois prin-

cipaux éléments ferroviaires et de transbordement:

1. Un centre agricole où les produits agricoles canadiens seront reçus par chemin de fer et transbordés dans des conteneurs d'expédition pour être distribués dans des lots personnalisés à travers le monde;

2. Un complexe automobile destiné à recevoir par chemin de fer des automobiles fabriquées en Amérique du Nord destinées aux distributeurs locaux, avec une considération de conception spécifique pour accueillir les véhicules électriques;

3. Une installation de transbordement d'énergie liquide et de services pour répondre à la demande de la région métropolitaine de Vancouver en carburants de transport et en éthanol.

Le projet veillera à ce que des infrastructures essentielles soient en place à Vancouver, la plus grande porte d'entrée commerciale du Canada, pour répondre aux demandes actuelles et futures de l'économie canadienne. CP Logistics Park: Vancouver aidera également à renforcer le lien essentiel entre les agriculteurs canadiens et les marchés en Asie.

Le CP a déjà commencé son engagement auprès des Premières Nations pour le projet, qui se trouve dans le territoire traditionnel de la Première Nation de Katzie. Le CP a également entamé un engagement communautaire avec d'autres parties prenantes, et un engagement supplémentaire en 2021 se concentrera sur les études environnementales en cours. 

ducts will be received by rail and transloaded to shipping containers for distribution in custom allotments around the world;

2. An auto compound to receive by rail North American-made automobiles destined for local distributors, with specific design consideration to accommodate electric vehicles; and

3. A liquid energy transload and rail facility to serve Metro Vancouver demand for transportation fuels and ethanol.

The project will ensure critical infrastructure is in place in Vancouver, Cana-

da's largest trade gateway, to meet current and future demands of the Canadian economy. CP Logistics Park: Vancouver will also help strengthen the critical link between Canada's farmers and markets in Asia.

CP has already commenced its First Nations engagement for the project, which is within Katzie First Nation Traditional Territory. CP has also begun community engagement with other stakeholders. Further engagement in 2021 will focus on environmental studies now underway. 

Le soutage de GNL à Hamilton, une première sur les Grands Lacs

Pour la première fois sur les Grands Lacs, un navire s'est ravitaillé récemment en gaz naturel liquéfié (GNL). Transportant une charge d'asphalte, le **MV Damia Desgagnés** a accosté au Quai 22 du Port de Hamilton pour faire le plein avant de partir pour Detroit.

Grâce à un nouveau partenariat entre l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et REV LNG, les navires pourront désormais faire le plein de gaz naturel liquéfié pendant toute escale au Port de Hamilton. Il s'agit d'une étape importante dans l'évolution énergétique de l'industrie du transport maritime des Grands Lacs, qui cherche de nouvelles façons de réduire les GES et de faire progresser les objectifs environnementaux.

«En tant que membre fondateur du programme de l'Alliance verte, nous sommes toujours à la recherche de nouvelles façons de soutenir une performance environnementale améliorée.

Cette offre à nos clients d'expédition maintiendra HOPA à l'avant-garde», a déclaré Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. «Nous sommes impatients de continuer à trouver de nouvelles façons de soutenir l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des GES et de travailler en collaboration avec les partenaires du secteur maritime et énergétique du Canada et des États-Unis pour aider à accélérer l'adoption du GNL et stimuler des innovations en matière de carburant. Cela correspond également à l'objectif de HOPA d'être neutre en carbone d'ici 2025.»

Basée à Québec, Groupe Desgagnés a été l'un des premiers utilisateurs au Canada, investissant massivement dans la R-D et l'innovation dans l'ensemble de sa flotte pour réduire les émissions. «Notre flotte alimentée au GNL est maintenant étendue à cinq pétroliers battant pavillon canadien, tous navi-

LNG bunkering at Hamilton a first on Great Lakes

For the first time ever on the Great Lakes, a marine vessel refueled recently with liquefied natural gas (LNG). Carrying a load of asphalt, the **MV Damia Desgagnés** docked at the Port of Hamilton's Pier 22 in December to refuel before departing for Detroit.

As a result of a new partnership between the Hamilton-Oshawa Port Authority and REV LNG, marine vessels will now be able to refuel with liquefied natural gas during any stopover at Hamilton Port. This is a major milestone in the energy evolution of the Great Lakes marine shipping industry, which is looking for new ways to reduce GHGs and advance environmental goals. «As a founding member of the Green Marine program, we are always looking for new ways to support improved environmental performance. This offering to our shipping

customers will keep HOPA at the forefront," said Hamilton-Oshawa Port Authority CEO Ian Hamilton. "We look forward to continuing to find new ways to support improving air quality, reducing GHGs, and working collaboratively with Canadian and U.S. marine and energy sector partners to help accelerate the adoption of LNG, and spur further fuel innovations. It also aligns with HOPA's goal to be carbon neutral by 2025."

Based in Québec City, Desgagnés Group has been one of the early Canadian adopters, investing heavily in R&D and innovation across its fleet to reduce emissions. "Our LNG fueled fleet has now expanded to five Canadian flagged tankers all operating in the Great Lakes, St. Lawrence Seaway system, Eastern Canada and U.S. as well as the Canadian Arctic," said Jacques Beauchamp,



© HOPA

The MV Damia Desgagnés was recently the first vessel to refuel directly with liquid natural gas on the Great Lakes. It took place at the Port of Hamilton as a result of a special partnership with REV LNG.

Le MV Damia Desgagnés a été le premier navire à se ravitailler directement en gaz naturel liquéfié sur les Grands Lacs. L'opération s'est déroulée au port de Hamilton, grâce à un partenariat spécial avec REV LNG.

President, Petro-Nav Inc. (a subsidiary of Desgagnés). "We are proud to be leaders in energy efficient, low emission, low carbon marine transportation. We are especially excited to participate with the Port of Hamilton and Rev LNG in this first marine LNG bunkering location in the Great lakes."

LNG is a cleaner alternative to conventional oil-based bunker fuel, which can achieve GHG reductions in the entire well-to-wake lifecycle by up to 21 per cent [Life Cycle GHG Emission Study on the Use of LNG as Marine Fuel, Sphera for SEA-LNG 2019]. It also improves air quality by eliminating 100 per cent of sulfur (SOX), 90 per cent of NOX and all particulate matter.

REV LNG, a Pennsylvania-based liquefied natural gas services provider, presided over the commercial and technical development of the project, LNG transportation and all shore-side operations. "We expect this will signal the beginning of LNG bunkering in a key marine market, and REV's special coordination and attention to safety will keep customers coming back," said Dave Kailbourne, CEO of REV LNG.

Pivotal LNG, a leading provider of LNG marine fuel in the U.S., supported the project with its expertise and LNG supply from the recently operational Towanda Liquefaction and Storage Facility, located in Bradford County, Pennsylvania. 

quant surGrands Lacs, le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, dans l'est du Canada aux États-Unis ainsi que dans l'Arctique canadien», a déclaré Jacques Beauchamp, président de Petro-Nav inc. (une filiale de Desgagnés). «Nous sommes fiers d'être des chefs de file dans le domaine du transport maritime économe en énergie, à faibles émissions et à faibles émissions de carbone. Nous sommes particulièrement ravis de participer avec le Port de Hamilton et REV LNG à ce premier site de soutage de GNL marin dans les Grands Lacs.»

Le GNL est plus propre que le carburant de soute à base de pétrole ordinaire, qui peut réduire de 21 % les GES pendant tout le cycle de vie du puits au sillage [Life Cycle GHG Emission Study on the Use of GNL as Marine Fuel, Sphera for SEA-LNG 2019]. Il améliore également la qualité

de l'air en éliminant 100 % du soufre (SOX), 90 % des NOX et toutes les particules.

REV LNG, un fournisseur de services de gaz naturel liquéfié basé en Pennsylvanie, a chapeauté le développement commercial et technique du projet, le transport du GNL et toutes les opérations à terre. «Nous prévoyons que cela marquera le début du soutage de GNL dans un marché maritime clé, et la coordination spéciale de REV et l'attention portée à la sécurité inciteront les clients à revenir», a déclaré Dave Kailbourne, PDG de REV LNG.

Pivotal LNG, l'un des principaux fournisseurs de GNL de carburant marin aux États-Unis, a soutenu le projet avec son expertise et l'approvisionnement en GNL de l'installation de liquéfaction et de stockage de Towanda, récemment opérationnelle, située dans le comté de Bradford, en Pennsylvanie. 

GCT Vanterm reçoit deux nouvelles grues imposantes

GCT Global Container Terminals inc. a récemment pris livraison de deux grues navire-terre modernes d'une capacité de 14 000 EVP à GCT Vanterm à Burrard Inlet dans le Port de Vancouver. Après avoir parcouru environ 9 200 km ou 5 000 milles nautiques depuis Shanghai, les deux grues sont passées en toute sécurité sous le pont Lions Gate et sont arrivées au GCT Vanterm fin novembre.

Cette avancée fait partie de l'investissement privé de 160 millions de dollars précédemment annoncé par GCT pour moderniser et densifier les opérations de GCT Vanterm. L'arrivée des deux grues démontre l'engagement continu de GCT à offrir une capacité intelligente à la porte d'entrée de Vancouver et au corridor commercial de l'Ouest en Colombie-Britannique.

Les deux grues navire-terre nouvellement arrivées de GCT Vanterm sont parmi les plus avancées d'Amérique du Nord. Alimentées électriquement, elles comportent des entraînements régénératifs qui peuvent fournir de l'énergie au réseau et un éclairage D.E.L. à haut rendement. Les grues réduiront l'éblouissement et la pollution lumineuse

et possèdent des fonctionnalités destinées à réduire le bruit de fonctionnement. Les grues ont également été peintes en blanc nuage pour atténuer la visibilité de la ligne d'horizon pendant la journée.

Les grues, ainsi que d'autres mises à niveau de l'équipement et des améliorations de processus, amélioreront la sécurité de la main-d'œuvre, augmenteront la capacité du terminal et réduiront les émissions de l'équipement de 55 %, le tout au sein de la même empreinte.

«La livraison de ces deux grues modernes est l'une des nombreuses mesures que nous prenons pour accroître la capacité et le service à la clientèle de la manière la plus durable possible afin de soutenir les objectifs climatiques de la Colombie-Britannique tout en créant des emplois bien rémunérés», a déclaré Doron Grosman, président et chef de la direction de Global Container Terminals inc. «Global Container Terminals continuera d'investir dans le secteur privé pour s'assurer que Vancouver reste le port de choix et continue d'être une entité compétitive pour le commerce transpacifique.» **M**

GCT Vanterm receives two large new cranes

GCT Global Container Terminals Inc. recently accepted the delivery of two modern 14,000 TEU capable ship-to-shore cranes at GCT Vanterm in Burrard Inlet in the Vancouver Harbour. After travelling roughly 9,200 km or 5,000 nautical miles from Shanghai, the two cranes passed safely under the Lions Gate Bridge and arrived at GCT Vanterm in late November.

This advancement is part of GCT's previously announced \$160-million-dollar private sector investment to modernize and densify operations at GCT Vanterm. The arrival of the two cranes demonstrates GCT's ongoing commitment to enabling smart capacity in the Vancouver gateway and Western Trade Corridor through British Columbia.

GCT Vanterm's two newly arrived ship-to-shore cranes are among the most advanced in North America. Electrically powered, they feature regenerative drives that can provide power back into the grid and high-effi-

ciency LED lighting. The cranes will reduce glare and light pollution along with features intended to reduce operational noise. The cranes have also been painted cloud-white colour to mitigate daytime skyline visibility.

The cranes, along with other equipment upgrades and process improvements, will improve safety for the workforce, increase terminal capability, and reduce equipment emissions by 55% - all within the same footprint.

"The delivery of these two modern cranes is one of many steps we are taking to increase capability and customer service in the most sustainable way possible to support BC's climate objectives while creating well-paid jobs", said Doron Grosman, President and Chief Executive Officer of Global Container Terminals Inc. "Global Container Terminals will continue to make private sector investments to ensure that Vancouver remains the port of choice and continues to be a competitive jurisdiction for transpacific trade." **M**

The 14,000-TEU capable ship-to-shore cranes delivered to GCT Vanterm are amongst the most advanced in North America.

Les grues navire-terre d'une capacité de 14 000 EVP livrées à GCT Vanterm sont parmi les plus avancées en Amérique du Nord.



ANNONCEURS



ADVERTISERS

AGGIMQ – ASSOCIATION DES GRADUÉES & GRADUÉS DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC http://www.aggimq.ca	51	MMTL – MCASPALT MARINE TRANSPORTATION https://mcasphalt.com/	35
CARGOM https://www.cargo-montreal.ca/en/intro/	13	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE http://navtech.ca	26
CLSLP – CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS CPBSL – CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT http://cpbsl.ca Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière		OCEAN https://www.groupeocean.com/	48
CP – CANADIAN PACIFIC RAILWAY CP – LA SOCIÉTÉ DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE https://www.cpr.ca/en/choose-rail/port-saint-john Back Cover/Couverture arrière		PORT OF ANTWERP PORT D'ANVERS https://www.portofantwerp.com/en/nextgendistrict	20
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES https://www.cslships.com/en	1	PORT OF MONROE https://portofmonroe.com/	56
DESGAGNÉS https://desgagnes.com/ Inside Front Cover / Couverture intérieure avant		PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL https://www.port-montreal.com/en/	43
EMPIRE STEVEDORING http://www.empirestevedoring.com/	37	PORT OF MONTREAL – Notice of appointment – Martin Imbleau PORT DE MONTRÉAL – Avis de nomination – Martin Imbleau https://www.port-montreal.com/en	23
FEDNAV https://www.fednav.com/en	31	PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES http://www.portsi.com	45
FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC https://fondationimq.ca/	50	PORT OF THUNDER BAY https://www.portofthunderbay.ca/	34
GREEN MARINE ALLIANCE VERTE https://green-marine.org/	9	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://porttr.com/en/	47
HAMBURG SÜD http://www.hamburgsud.com	7	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD https://www.portvalleyfield.com	40-41
HOPA PORTS – HAMILTON OSHAWA PORT AUTHORITY https://www.hopaports.ca/	33	SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT http://www.st-laurent.org	49
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE http://www.imo.org	69	SPLIETHOFF http://www.spliethoff.com	53
KILDAIR SERVICE ULC http://kildair.com/	4	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT http://seaway.ca	24
LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES https://www.pilotagestlaurent.gc.ca	39	URGENCE MARINE http://urgencemarine.com	27
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrtml.com/login.php	22	VALPORT http://valport.ca	40-41
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE CSME – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME http://www.sim-pilot.com Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière		VIRTUAL MARITIME ACADEMY https://www.virtualmaritime.academy/	26



OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE

THE MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators networked to a common simulation control system
- Perfected own ship models suitable for pilot training and advance manoeuvring



LEADING-EDGE TRAINING DEVELOPED BY PILOTS FOR PILOTS

- Post-Panamax Vessels: New Challenges for Pilots
- Escort Operations for Pilots
- Advanced (Pilotage) Radar Techniques in Restricted Waters
- Emergency Shiphandling Procedures for Pilots
- Bridge Resource Management for Marine Pilots (BRM-P) Renewal
- Azimuthing Propulsion Systems for Pilots
- Ship-to-Ship (STS) Manoeuvres
- Other specific training programs developed on request

TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

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

TESTIMONIALS:

"MSRC developed a neopanamax container ship class for the Houston pilots that is now an approved course for our continuing education program. We very much appreciate MSRC's forward thinking and vision in developing a class that helps us navigate the challenges of these new vessels."

Captain Sean Arbogast
Vice President, Houston Pilots

"After visiting numerous simulators over the years and then spending a full week in MSRC Quebec City, it was clear this is the best we've seen. With a combination of world class equipment and a world class team of maritime experts, MSRC stands apart from the rest."

Captain Mike Armstrong
Fraser River Pilots, British Columbia, Canada
Director, Canadian Maritime Pilots Association

EXPERIENCE QUEBEC CITY AND ITS UNIQUE ATTRACTIONS

A visit to the MSRC is already a unique experience in itself. Why not take advantage of the opportunity to discover all the beauty and wealth of one of the oldest port city in North America... the majestic City of Quebec!



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

Quebec, Quebec
CANADA

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

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



A •-----• **B**
to

**Because
it's the
shortest
route**

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

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

CP

cpr.ca/PSJ