

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

ACPA • AAPC

CANADIAN PORTS MAINTAIN GROWTH

**LES PORTS CANADIENS
FONT BONNE FIGURE**

**STRENGTHENING CANADA'S
ASIA PACIFIC GATEWAY**

**RENFORCEMENT
DE LA PORTE CANADIENNE
DE L'ASIE-PACIFIQUE**

8,95 \$



85

7 71766 85866 1



DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



PASSENGER MARITIME TRANSPORTATION ■ GENERAL CARGO AND LIQUID BULK MARITIME TRANSPORTATION, COASTAL AND INTERNATIONAL
SHIPOWNERS, CHARTERERS, BROKERS AND AGENTS ■ RENTAL AND OPERATION OF CRANES AND HEAVY MACHINERY
INTERMODAL TRANSHIPMENT ■ ROAD TRANSPORTATION

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



21, Marché-Champlain Street
Québec, QC G1K 8Z8

Telephone: (418) 692-1000
Fax: (418) 692-6044
E-Mail: info@desgagnés.com

Celebrate. Célébrons.

150 CANADA 375 MONTRÉAL



CSL'S new generation of high performing, environmentally responsible cargo vessels is **MAKING HISTORY.**

La nouvelle génération de navires de charge hautement performants et écoresponsables de CSL **ENTRE DANS L'HISTOIRE.**



Éditeurs / Publishers:

Pierre Terrien pterrien@maritimemag.com
Michel Veilleux mveilleux@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors: Bruce Barnard, Bill Beck, Paul Beesley, Terence F. Bowles, Michael Broad, Kevin Dougherty, Julie Gedeon, Kathlyn Horibe, Colin Laughlan, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick, Tom Peters, Allan Swift, Nicole Trépanier.

Traducteur / Translator: Yvan Rompré

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
Tel.: 514 937 9009 Fax: 514 937 9088

ADMINISTRATION

CP 55061, Langelier PO, Québec (Québec) Canada G1K 9A4
production@maritimemag.com

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

Marketing and Business Development Director

Directeur, Marketing et Développement des affaires

Sophie Belina Brzozowska

sbrzozowska@maritimemag.com

Tel.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

Authors have sole responsibility for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be typed and unpublished.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 dactylographiés et 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

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are
\$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.

L'ABONNEMENT PAR LA POSTE, pour 1 an (4 numéros) est
de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US
dans les autres pays.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention no 40046923

CP 55061 Langelier PO, Québec (QC) Canada G1K 9A4
mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.

Canada

www.maritimemag.com

M⁸⁵ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

9 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

13 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

15 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

19 CHAMBER OF SHIPPING
Robert Lewis-Manning

Et aussi / And more...

71 JOURNAL

82 LA PAGE DE L'AGGIMQ

83 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

84 ANNONCEURS / ADVERTISERS



**CANADIAN PORTS
MAINTAIN GROWTH**

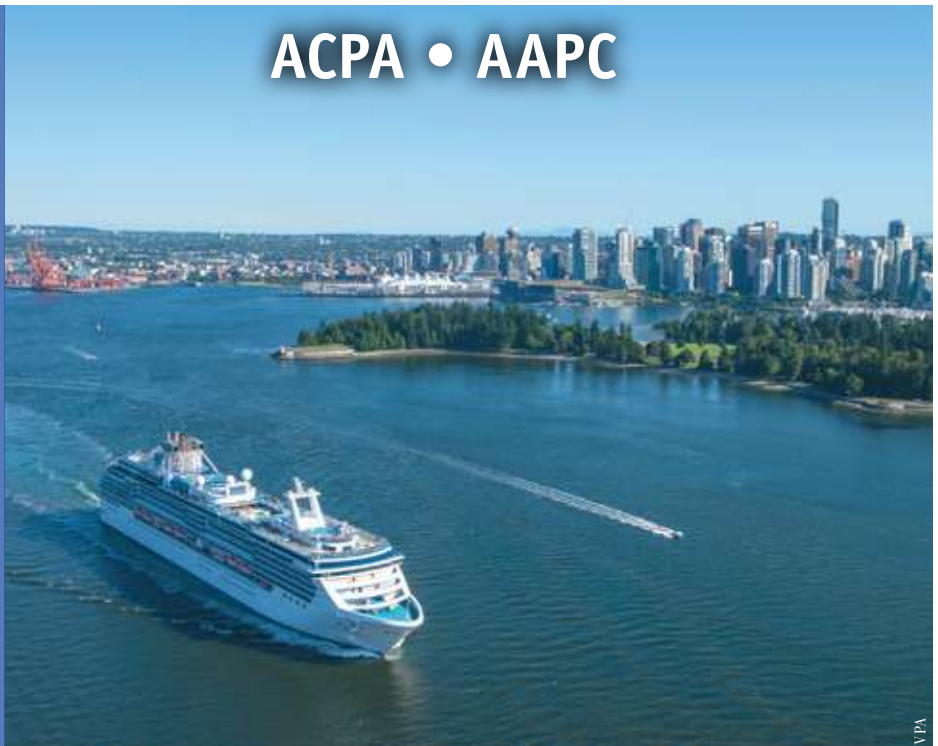
**LES PORTS CANADIENS
FONT BONNE FIGURE**

**BOOMING TIMES FOR
CANADA'S CRUISE PORTS**

**LES PORTS DE CROISIÈRE
EN PLEIN ESSOR**

Kathlyn Horibe
Leo Ryan

ACPA • AAPC



**54 CANADA'S ASIA-PACIFIC GATEWAY
LA PORTE CANADIENNE DE L'ASIE-PACIFIQUE**

■ **Surging container trade posing logistics challenges**

Les défis logistiques de la croissance
du commerce conteneurisé

■ **Contribution of inland ports**

Soutien essentiel des ports intérieurs

■ **Interview with Najim Shaikh of MSC**

Entrevue avec Najim Shaikh de MSC

Colin Laughlan • Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

This cover photo of stunning Vancouver, Canada's largest cargo port and leading cruise centre, is especially fitting with the Pacific gateway playing host to the 2017 Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities on September 18-20.

La photo de couverture qui nous offre une vue imprenable de Vancouver, plus grand port de commerce du Canada et centre de croisières majeur, sied particulièrement bien puisque la porte du Pacifique accueille, du 18 au 20 septembre 2017, la Conférence et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

Photo: Vancouver Fraser Port Authority



© Nightman1965/Shutterstock

IMPROVING ENERGY EFFICIENCY AND OPERATIONAL PERFORMANCE

For more than 130 years, ABS has provided classification services and technical guidance to the Canadian marine industry.

We work alongside shipowners, verifying that their assets comply with ABS Rules and Guides, and we work with industry stakeholders, leading targeted programs in research and development.

One of our strengths is helping owners reduce their environmental impact by providing guidance on optimizing asset performance and energy efficiency. Our experienced professionals offer key benchmarking metrics, provide condition assessments and develop practical solutions for environmental and regulatory compliance.

Contact us today to learn how ABS can help. Call 613-569-5446 or email ABSottawa@eagle.org.

SAFETY | SERVICE | SOLUTIONS

www.eagle.org/canada



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent se mobilisent pour protéger des ressources précieuses

Comme l'a souligné le directeur général David Ullrich qui cède la place cet été à un successeur, l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent «a, depuis 14 ans, transformé la prise de décisions concernant les Grands Lacs et le Saint-Laurent en élargissant le rôle des municipalités».

Cette organisation, aussi appelée «L'Alliance des villes», est une coalition binationale de 130 villes du Canada et des États-Unis regroupant plus de 17 millions de personnes, créée pour la restauration et la protection à long terme d'une des plus importantes réserves d'eau douce du monde. Les maires cherchent à établir une approche commune sur les dossiers environnementaux et ils collaborent étroitement avec les États, les provinces, les gouvernements fédéraux, les Premières Nations, l'industrie et les organismes non gouvernementaux. Le nettoyage des secteurs à forte incidence toxique, la gestion des niveaux d'eau, la protection des habitats, de la faune et de la flore ainsi que l'élimination des espèces envahissantes sont régulièrement à l'ordre du jour. En même temps, les municipalités sont très conscientes du fait que protection de l'environnement et croissance économique peuvent aller de pair.

Great Lakes/St. Lawrence mayors mobilize to protect precious resources

As pointed out by Executive Director David Ullrich, who this summer hands over the helm to a successor, the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative “has transformed decision making on the Great Lakes and St. Lawrence over the past 14 years by creating a major role for municipal governments.”

What is more commonly known as the Cities Initiative is a coalition of 130 cities from the United States and Canada representing over 17 million people who work together for the long term protection and restoration one of the largest freshwater resources of the world. Seeking to establish an integrated approach to environmental issues, the mayors work closely with state, provincial, federal, tribal, First Nation, industry, and non-government representatives. Cleaning toxic hotspots, managing water levels, protecting habits and wildlife, and eliminating invasive species are regular hot button issues. At the same time, the municipalities widely recognize that protecting the environment and fostering economic growth can go hand in hand.

This spring, abnormally high water levels presented acute problems for shoreline communities and also had an impact on commercial shipping operations.

At the annual meeting and conference of Cities Initiative held this past June in Montreal, panelists assessed the benefits of City-to-City Partnerships, Public Private Partnerships, Partnerships to Address Climate



Longtime Executive Director David Ullrich offers delegates a hearty welcome at the conference prior to his retirement.

Le directeur exécutif David Ullrich qui va bientôt prendre sa retraite accueille chaleureusement les délégués à la conférence.

Le printemps dernier, les niveaux d'eau anormalement élevés ont créé de graves problèmes aux collectivités riveraines et aussi eu un impact sur la marine marchande.

Lors de l'assemblée annuelle et conférence de l'Alliance des villes en juin dernier à Montréal, les panélistes ont analysé les avantages de différentes formes de partenariats: entre villes, publics-privés, pour lutter contre les changements climatiques, intergouvernementaux et avec les Premières Nations.

Deux décisions de la Maison-Blanche dénoncées

Toutefois, deux renversements majeurs de la politique américaine annoncés dans les premiers mois de l'administration Trump à Washington ont amené les maires à s'écarter de leur attitude bipartisane traditionnelle pour dénoncer avec véhémence des mesures annoncées par le président. Ils ont adopté une résolution demandant instamment au Congrès de rétablir intégralement l'enveloppe de 300 millions de dollars amputée dans l'Initiative de restauration des Grands Lacs (IRGL). Ils ont aussi promis de redoubler d'efforts pour s'attaquer aux changements climatiques, en réaction à la décision du président Trump de se retirer de l'accord historique de Paris signé l'an dernier.

«L'année a été bien remplie», a déclaré le président sortant Denis Coderre, maire de Montréal, et ce n'était pas un euphémisme. «Le gouvernement américain a renoncé à amputer l'Initiative de restauration des Grands Lacs pour le reste de l'année 2017, mais il faut continuer la lutte pour 2018 et les années suivantes. La présence de carpes asia-

Change, Intergovernmental Partnerships, and Partnerships with Indigenous Peoples and Community.

Criticizing two Trump decisions

But due to two key U.S. policy reversals announced in the first months of the Trump Administration in Washington, the mayors departed somewhat from a traditional bi-partisan approach to strongly criticize two measures by President Trump. They passed a resolution urging Congress to revive funding of \$300 million gutted from the Great Lakes Restoration Initiative. They also vowed to accelerate their efforts to address climate change in the wake of President Trump's decision to pull out of last year's historic Paris Climate Change Agreement.

"This has been a very busy year," said outgoing Chair Denis Coderre, Mayor of Montreal, in what was no understatement. "The Trump administration backed out of cutting the Great Lakes Restoration Initiative for the remainder of 2017, but we must continue the battle for 2018 and beyond. The presence of Asian carp has been confirmed in the St. Lawrence River, which underscores the importance of maintaining the GLRI and the measures put in place for controlling and preventing invading species. 48 million people depend on the Great Lakes and St. Lawrence for their drinking water."

In another resolution, mayors of the Cities Initiative also asked the Canadian government to develop a more comprehensive strategy and framework for Great Lakes and St. Lawrence restoration funding.



Emmanuel Grombez

General view of Cities Initiatives conference during a business session.

Vue d'ensemble de la conférence de l'Alliance des villes pendant une séance de travail.

tiques dans le fleuve Saint-Laurent est confirmée, ce qui montre bien l'importance de maintenir l'IRGL et ses mesures de contrôle et de prévention des espèces envahissantes. Quarante-huit millions de personnes puisent leur eau potable dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent.»

Dans une autre résolution, les maires de l'Alliance demandent au gouvernement du Canada d'élaborer un cadre et une stratégie plus robustes pour le financement de la restauration du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

«Comme les Grands Lacs sont une ressource à responsabilité partagée, les deux gouvernements fédéraux doivent leur faire une bonne place dans leurs budgets», a indiqué la maire de Collingwood (Ontario) et vice-présidente de l'Alliance des villes, Sandra Cooper. «Les maires de l'Alliance vont continuer de travailler avec le gouvernement du Canada afin d'élaborer une stratégie de financement pour assurer la protection et la restauration des Grands Lacs et du Saint-Laurent.»

La réponse aux changements climatiques

Commentant le consensus mondial sur les changements climatiques, Paul Dyster, nouveau président de l'Alliance des villes et maire de Niagara Falls (New York) ne s'est pas gêné pour qualifier de très malavisée la décision du président Trump de se retirer de l'Accord de Paris. «Nous sommes tous préoccupés par le manque de vision que cela dénote et par le fait que les villes vont assumer un plus lourd fardeau sans aide fédérale.

«Mais pour être honnête, la décision du président ne fait que renforcer notre détermination et notre engagement à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à lutter contre les changements climatiques.

«Nous n'allons pas abdiquer notre rôle de gardiens des eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent ni nos responsabilités envers les collectivités, la région et les deux pays qui dépendent de cette ressource», a poursuivi le maire Dyster.

Les maires ont également résolu de demander à l'UNESCO pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent la désignation de Réserve mondiale de la biosphère dans le but d'attirer l'attention internationale sur cet écosystème unique d'importance mondiale. La résolution encourage les gouvernements du Canada et des États-Unis à continuer de réclamer à l'UNESCO la création d'une des plus grandes réserves de la biosphère de la planète.

Par ailleurs, le maire John Dicker de Racine au Wisconsin succèdera à M. Ullrich au poste de directeur général. Les défis à relever ne lui manqueront pas. **M**



Emmanuel Crombez

Paul Dyster sharply criticizes President Trump's decision pulling the U.S. out of the Paris climate accord.

Paul Dyster critique vertement la décision du président Trump de retirer les É.-U. de l'accord de Paris sur le climat.

“Given the Great Lakes and St. Lawrence are a shared responsibility, both federal governments must reflect the importance of the resource in their budgets,” said Sandra Cooper, Mayor of Collingwood, Ontario and Vice-Chair of the Cities Initiative. “The mayors of the Cities Initiative will continue working with the Government of Canada to develop a funding strategy for the Great Lakes and St. Lawrence River to ensure their successful restoration and protection for years to come.”

ensure their successful restoration and protection for years to come.”

Responding to climate change

Commenting on the global climate change agreement, Paul Dyster, new Chair of the Cities Initiative and Mayor of Niagara Falls, New York, bluntly stated: “President Trump’s decision to pull out of the Paris Climate Accord is seriously ill-advised. We are concerned by the lack of foresight and the fact that cities will now carry a greater burden without federal support on this issue.

“But in all honesty, the President’s decision only intensifies our charge and our commitment to efforts to reduce greenhouse gas emissions, and act on climate change.

“We will not abandon our responsibility as stewards of the waters of the Great Lakes and St. Lawrence River and the communities, region and two countries that depend on them,” Mayor Dyster stressed.

The mayors also resolved to seek UNESCO World Biosphere Reserve status for the entire Great Lakes and St. Lawrence basin, a measure intended to draw international attention to the Great Lakes and St. Lawrence River as a unique ecosystem of worldwide significance. The resolution encourages the U.S. and Canadian federal governments to pursue the creation of one of the largest UNESCO Biosphere Reserves on the planet.

Meanwhile, succeeding Mr. Ullrich as Executive Director will be Mayor John Dickert of Racine, Wisconsin. Some formidable challenges will remain on the agenda.

M

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**

HWY/AUT
H₂O



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF NORTH
AMERICA



TRADING IN
OVER 50 GLOBAL
MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

**SIMPLE.
COMPETITIVE.
CONNECTED.**

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

@HWYH2O

WWW.HWYH2O.COM



Tom Peters

L'ambitieux projet Novaporte est toujours en veilleuse

Quiconque a assisté aux récentes Journées des ports à Sydney (Cap-Breton) dans l'espoir d'entendre annoncer une date de construction pour le très attendu projet Novaporte est reparti déçu.

Le projet, qui comprendra un parc logistique, Novazone, est une idée originale des cofondateurs du Sydney Harbour Investment Partnership (SHIP), Albert Barbusci et Barry Sheehy. Selon le SHIP, tout est en place pour le démarrage du projet, à l'exception d'un engagement à long terme d'un grand transporteur. Le plan du SHIP est d'attirer les porte-conteneurs de 13 000 EVP et plus. Les conteneurs seraient transbordés sur de petits navires et livrés par des services de collecte et distribution dans leurs ports de destination de la côte Est et du Saint-Laurent.

Il y aurait aussi du transport ferroviaire. Une entente a été conclue avec Ports America pour l'exploitation du terminal. Le promoteur immobilier montréalais Canderell a accepté d'aménager Novazone.

Ambitious Novaporte project still awaiting launching

Anyone attending the recent Port Days conference in Sydney, Cape Breton hoping to hear news that a construction date for a much anticipated container project, Novaporte, would be announced, went away disappointed. It didn't happen.

The project, which will include a logistics park, Novazone, is the brainchild of Sydney Harbour Investment Partnership (SHIP). Co-founders are Albert Barbusci and Barry Sheehy. SHIP says everything is in place to go forward with the project except a long-term commitment from a major carrier. SHIP's plan is to attract container ships of 13,000 TEUs and up, transload containers off and on smaller ships and move them on feeder services to destination ports on the East Coast and up the St. Lawrence.

There will also be some rail movement. Ports America has signed on to be terminal operator. Montreal-based Canderell has committed to building Novazone.

Aerial view of Sydney Harbour where ambitious Novaporte project still awaits finalization.

Vue aérienne du port de Sydney où l'ambitieux projet Novaporte est toujours en veilleuse.



Selon M. Barbusci, le terminal devra manutentionner au moins 350 000 EVP par année pour être viable. Il m'a récemment indiqué dans un courriel: «En ce qui concerne les transporteurs, nous espérons qu'un important expéditeur va s'engager cet automne à fournir le volume initial. Il semblerait que l'industrie ait enfin passé le creux de la vague».

Des retombées économiques substantielles

Toutefois, si aucune date de début n'a été annoncée, les retombées économiques éventuelles du projet achevé ont été exposées en détail à la conférence par le docteur Michael Tretheway, économiste et stratège en chef de l'InterVistas Consulting Group de Vancouver.

InterVistas a mené une étude sur les retombées économiques éventuelles de Novaport et de Novazone. L'étude évalue à 970 millions les dépenses d'immobilisation requises pour achever, en deux phases, le terminal. L'aménagement complet du parc logistique Novazone adjacent coûterait 2,1 milliards. Ensemble, les deux projets généreraient 2,9 milliards de dollars en coûts de construction et des activités économiques d'une valeur de 6,8 milliards de dollars (activités directes, indirectes, induites et dérivées).

L'activité économique qui pourrait être générée par un terminal achevé et opérationnel, y compris les emplois, les salaires et les retombées, est évaluée à 1,3 milliard de dollars annuellement. Le terminal proposé, une fois achevé avec ses quatre postes, aurait une capacité de 3,2 millions d'EVP. Le parc générerait une activité économique supplémentaire de 510 millions de dollars. Les recettes fiscales générées sont estimées à 183 millions de dollars.

Ce sont là des chiffres impressionnants et l'effet serait assurément tonifiant pour les économies de la province et du Cap-Breton. M. Barbusci indique dans son courriel: «Je ne suis pas surpris des chiffres que nous présente InterVistas, car c'est le message que nous entendons de tous les autres emplacements nord-américains comme Savannah. Nous affirmons depuis le début que Novaport va revitaliser le Cap-Breton.»

L'importance capitale de la liaison ferroviaire

Un élément déterminant pour le succès ou l'échec du parc et du terminal proposé, c'est l'état des voies du chemin de fer local, le Cape Breton and Central Nova Scotia Railway qui appartient à la compagnie américaine Genesee & Wyoming Inc. Les voies rejoignent à Truro les lignes principales du CN qui traversent la province.

Un tronçon de 160 km de voies entre St. Peter's et Sydney est fermé depuis deux ans à cause du peu d'achalandage et on rapporte que les voies se sont détériorées et nécessiteraient beaucoup de travail pour les remettre en état.

La PDG de la Port of Sydney Development Corporation, Marlene Usher, a fait le point concernant l'état de la voie ferrée. «La ligne ferroviaire est un élément essentiel pour le développement du port, a-t-elle déclaré. À l'heure actuelle, nous ne connaissons pas précisément le

Mr. Barbusci says the terminal needs to handle a minimum of 350,000 TEUs annually to be sustainable. He told me recently in an email: "As for the carriers, we do hope that a major shipper will step up to the plate and provide the initial volume commitment by this fall. It appears that the industry has finally bottomed out," he said.

Substantial potential economic impact

However, despite the fact a start date wasn't announced, the potential economic impacts of the project, fully built out, were detailed at the conference by Dr. Michael Tretheway, chief economist and chief strategy officer for Vancouver-based InterVistas Consulting Group.

InterVistas carried out a study on the potential economic impacts of Novaport and Novazone. The study said the estimated capital expenditure for the full build out of the terminal, to be done in two phases, is \$970 million. Full development of the adjacent Novazone would cost an estimated \$2.1 billion. Combined, the two projects would generate \$2.9 billion in construction costs and an estimated \$6.8 billion in economic activity (direct, indirect, induced and spin-off).

The estimated economic activity that could potentially be generated by a fully completed and operational terminal, including employment, wages and spinoff, is projected at \$1.3 billion annually. The proposed terminal, fully built out with four berths, would have a 3.2 million TEU capacity. The park would generate another \$510 million in economic activity. Annual tax revenue generated is estimated at \$183 million.

Those are some very significant numbers and certainly would be a great boost to the Cape Breton and provincial economies. Mr. Barbusci said in his email: "I'm not surprised with the figures presented by InterVistas since this was a common message we heard from other North American sites like Savannah. We have been saying all along that Novaport will revitalize Cape Breton."

Key rail connection

A related matter that will contribute to the potential success of the proposed terminal and park is the physical state of the shortline railway, the Cape Breton and Central Nova Scotia Railway which is owned by American firm, Genesee & Wyoming Inc. The line connects with the CN main line through the province at Truro.

A 160-kilometre section of the line from St. Peter's to Sydney has been closed for the past two years because of a lack of business. Reports say the line has deteriorated and would require a lot of work.

Marlene Usher, CEO, Port of Sydney Development Corporation, updated conference delegates on the rail line's state.

coût de la remise en état. La vérification sur place commandée par la province a conclu à des dépenses d'immobilisation de 30 millions de dollars, plus ou moins. Nous pensons qu'il faudrait probablement dépenser encore plus pour atteindre les caractéristiques requises, y compris pour permettre l'empilage. Il importe de connaître l'ampleur des travaux nécessaires pour remettre en état la voie ferrée. Le Port est à la recherche de partenaires pour financer la réalisation d'une étude exhaustive en vue de déterminer le coût véritable de la réfection.»

M^{me} Usher m'a indiqué dans un courriel qu'elle aimerait que l'étude débute le plus tôt possible. Selon certains, le coût de la remise en état des voies serait plus près des 70 millions de dollars et M^{me} Usher estime que le chiffre de 70 millions pourrait être réaliste, mais qu'il est impossible d'en être certains. wSelon elle, «l'étude coûterait environ 400 000 \$ et prendrait plusieurs mois (3 ou davantage). G&W n'a pas fourni d'aide jusqu'ici».

Une fenêtre d'occasions favorables qui se referme?

Dans le contexte actuel, il faut se demander si la fenêtre d'occasions favorables pour la construction du terminal n'est pas en train de se refermer rapidement. Le rehaussement du pont Bayonne dans le Port de New York and New Jersey sera achevé d'ici la fin de juin, avec six mois d'avance sur l'échéancier. L'élévation d'une section du pont permettra aux porte-conteneurs de 18 000 EVP de se rendre aux terminaux situés de l'autre côté. New York est un marché tout prêt pour les propriétaires de marchandises. Pourquoi iraient-ils faire du transbordement à Sydney lorsque New York pourra accueillir les gros navires?

Aux yeux de Marlene Usher, le rehaussement de Bayonne n'est pas un problème et elle croit que la congestion des ports étasuniens va jouer en faveur de Sydney. «Nous sommes parfaitement au courant de la situation dans tous les ports du littoral Est. L'exploitant de notre terminal (Ports America) est un acteur clé de l'industrie aux États-Unis. C'est une chose de faire accoster les navires, mais il faut aussi les décharger et rendre leurs cargaisons à destination. Notre port sera le plus moderne, le plus efficace et le moins congestionné de tous les ports de la côte Est. Tout comme Prince Rupert, nous allons offrir un transit très économique des conteneurs», affirme-t-elle.

Seul l'avenir nous dira si elle a raison! **M**



Marlene Usher stresses that a revitalized shortline would constitute "an essential element to port development."

Marlene Usher fait valoir que la remise en état de la voie ferrée est «essentielle au développement du port».

"The rail line (CBNS) is an essential element to port development," she said. "Presently we are unclear on the cost of upgrades. The desk audit commissioned by the province indicated a capital expenditure of \$30 million, plus or minus. We believe it is likely more than that to achieve the level of class that is required including double-stacking. It is important to understand the scope of work that is required to update the line. The port is seeking funding partners to complete a comprehensive study to determine the true cost to upgrade the rail," she said.

In an email, she told me she would like the study "to begin as soon as possible." There had been reports the cost of upgrading the rail line was more in the \$70-million range and Ms. Usher said, "I think \$70 million capital expenditure would be in the range but clearly we don't know for sure." She said "the cost of the study will be approximately \$400,000

and will take several months, (3 or more). At this time, G&W have not provided assistance."

Closing window of opportunity?

In the current context, one has to wonder if the window of opportunity for the proposed terminal is closing rapidly. The raising of the Bayonne Bridge in the Port of New York and New Jersey will be completed by the end of June, six months ahead of schedule. The increased height of a section of the bridge will allow container ships with capacities of up to 18,000 TEUs to pass under to terminals on the other side. New York is a ready made market for cargo owners. Why would they consider going to Sydney to transship when New York will be able to take more big ships?

Marlene Usher doesn't see a higher Bayonne as an issue and is counting on U.S. port congestion to play in Sydney's favour. "Obviously we are well aware of all of the ports on the Eastern Seaboard. Our terminal operator (Ports America) is a key industry player in the U.S. It is one thing to land these ships, but it is quite another to offload and deploy them to their destinations. Our port will be the most modern, efficient and uncongested port on the East Coast. Similar to Prince Rupert, we will move containers very cost effectively," she affirms.

Only time will tell! **M**



THE PORT OF PRINCE RUPERT

Growing fast. Going strong.

Prince Rupert is connecting Canada's industries and communities to fast-growing Asian economies. As a North American leader in security, marine safety and environmental sustainability, we're proud to uphold the highest standards while moving the world's goods and resources through British Columbia's northern trade corridor.



**PORT OF
PRINCE RUPERT**

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY

@rupertport | www.rupertport.com



Colin Laughlan

L'impératif du Canada: se tourner de plus en plus vers l'Asie

Regardant en même temps dans des directions opposées, l'antique dieu romain Janus veillait aux portes du ciel. Le Canada serait sage de faire la même chose pour les portes d'entrée, compte tenu de la croissance étonnante du commerce à la Porte de l'Asie-Pacifique. La côte Ouest et les ports intérieurs régionaux montrent en effet des signes exceptionnels de renforcement des liens commerciaux avec cette région.

Aujourd'hui, tous les paliers de gouvernement ont à investir des milliards de dollars pour développer les infrastructures afin de gérer la prospérité croissante de notre porte d'entrée. Mais la direction vers où il faut vraiment regarder, c'est vers l'extérieur, de l'autre côté de l'océan, pour comprendre l'économie florissante à laquelle nous relie notre porte d'entrée du Pacifique.

Un texte particulièrement éclairant à ce propos, c'est *Comprendre l'Asie en 2030 et les conséquences pour la politique canadienne sur les transports*, un mémoire présenté en 2015 à la Fondation Asie-Pacifique du Canada (FAP Canada) dans le cadre de l'Examen de la Loi sur les transports du gouvernement fédéral.

En voici quelques points saillants:

- a) d'ici 2030, l'Asie-Pacifique comptera à peu près 4,5 milliards d'habitants;
- b) en 2030, elle devrait représenter 53 % de la population du globe et presque 50 % du PIB mondial;
- c) d'ici 2020, la moitié de la population de la région Asie-Pacifique aura accès à Internet.

Les statistiques montrent que les échanges canadiens avec la région Asie-Pacifique sont passés de 154 G \$ en 2014 à 171 G \$ en 2016. La Chine est de loin notre principal partenaire asiatique, avec des échanges totaux dépassant les 84 G \$, trois fois plus que le Japon, notre deuxième partenaire en importance.

Dans un entretien récent, Stewart Beck, ex-ambassadeur du Canada en Inde et président actuel de la FAP du Canada, faisait cette remarque: «D'ici 2030, 66 % de la classe moyenne mondiale sera en Asie – donc nous exporterons beaucoup de marchandises par les ports de Vancouver et de Prince Rupert – ce qui ne pourra qu'augmenter avec le temps, non pas diminuer.»

Échanges commerciaux Canada-Asie Pacifique

2016	171 milliards de dollars
2015	169 milliards de dollars
2014	154 milliards de dollars

Source: Statistiques Canada

Canada's imperative to look increasingly outward towards Asia

Gazing in opposite directions at the same time, the ancient Roman god Janus presided over gateways. It would be prudent for Canada to do the same thing given the astonishing trade development through its Asia Pacific Gateway. The view from the West Coast and regional inland ports shows wonderfully positive signs of strengthening trade ties with the Asia Pacific region.

However, governments at all levels are now faced with billion-dollar investment decisions for infrastructure expansion to manage our growing gateway prosperity. But the direction we really need to look at is outward, to the other side of the ocean, in order to understand the surging economy to which our Pacific gateway connects us.

One such look that is particularly illuminating is *Understanding Asia in 2030: Implications for Canada's Transportation Policy*, a submission by the Asia Pacific Foundation of Canada (APF Canada) to the federal government's Transportation Act Review in 2015.

A few of its salient facts:

- a) By 2030, an estimated 4.5-billion people will be living in the Asia Pacific.
- b) In 2030, Asia is expected to account for 53 per cent of the world's population, and to represent nearly 50 per cent of the world's GDP.
- c) By 2020, approximately half the population in the Asia Pacific region will have internet access.

Current foreign trade statistics, meanwhile, show Canadian total trade with the Asia Pacific region rising from \$154 billion in 2014 to \$171 billion in 2016. By far, China is Canada's top Asian trading partner, with overall trade valued at over \$84 billion, more than triple the trade with the next largest partner, Japan.

In a recent conversation, Stewart Beck, Canada's former ambassador to India and current President of APF Canada, offered this observation: "When we look at Asia by 2030, 66 per cent of the global middle class will be in Asia – so we will be shipping a lot of goods through the Port of Vancouver and through Prince Rupert – that's only going to increase over time, it's not going to decrease."

Canada's trade with Asia Pacific

2016	\$171 billion
2015	\$169 billion
2014	\$154 billion

Source: Statistics Canada

Il a toutefois ajouté, avec une prudence toute diplomatique: «Je ne sais pas si nous aurons dans nos ports la capacité de faire tout ce qu'il y aura à faire.»

Rôle clé des «délais de livraison compétitifs»

Le mémoire de son organisation contient une mise en garde: «Des délais de livraison compétitifs pourraient faire la différence pour amener les acheteurs à choisir des produits canadiens plutôt que ceux de pays concurrents.»

Autrement dit, si le Canada veut préserver ce qu'il a investi à ce jour dans la porte d'entrée, il n'a pas le choix d'aller de l'avant avec plus d'investissements. «Le défi pour Vancouver sera d'accepter cette expansion nécessaire – et d'avoir le désir qu'elle se réalise», a déclaré M. Beck.

Les négociants canadiens doivent aussi acquérir une connaissance pratique du marketing qui convient pour l'Asie-Pacifique, en particulier du commerce électronique, devenu le marché privilégié de la nouvelle classe moyenne. «Il existe plusieurs plates-formes de commerce électronique adaptées à divers domaines – produits agro-alimentaires, par exemple, ou produits à base de fruits de mer; il faut pratiquement choisir la plate-forme pour le genre de produit qu'on veut vendre», a expliqué M. Beck.

Il a poursuivi en disant: «J'ignore encore si nous savons vraiment utiliser ces plateformes – la Chine est assez développée, de même que l'Inde –, vu la nature de l'industrie de la vente au détail dans ces pays. Les plates-formes de commerce électronique s'y multiplient rapidement. Au Canada nous avons souvent du mal à saisir l'ampleur de ces phénomènes.»

La croissance de l'économie fondée sur les échanges commerciaux en Asie-Pacifique peut aussi être une réalité dont les Canadiens doivent rapidement prendre conscience. C'est ce qu'a fait Rhonda Ekstrom en reliant l'initiative chinoise «Une ceinture, une route» – projet d'infrastructures mondiales de transport – à un important accord commercial avec le Global Transportation Hub (GTH) de Regina, en Saskatchewan: «Nous avons tissé des relations avec la Chine depuis les années 1960», a déclaré M^{me} Ekstrom, vice-présidente au Développement des affaires du GTH. «Maintenant, la Chine a son initiative «Une ceinture, une route», qui transcende la Chine, la Russie et l'Europe. C'est dire que la Chine fait du commerce partout.»

Vraiment, il faut sensibiliser le Canada au commerce grandissant que nous faisons avec l'Asie-Pacifique – et à la nécessité de nous y préparer –, car c'est une réalité inévitable bien plus qu'une simple possibilité. **M**

But he added, with diplomatic caution, “I don’t know if we have enough capacity in our ports to do all the things that we’ll be needing to do.”

Key role of ‘competitive shipping times’

A comment in his organization’s 2030 report is more strongly cautionary: “Competitive shipping times could make the difference in the choice between buying Canadian goods versus those from our international competition.”



Stewart Beck underlines importance of capacity investments.

Stewart Beck souligne l'importance d'investir pour accroître la capacité.

In other words, if Canada is going to safeguard its gateway investments to date, we have no choice but to keep going forward with more investment. “The challenge for Vancouver will be the need to expand – and if there is a desire to let that happen,” said Mr. Beck.

For Canadian traders, there is also a need to develop marketing savvy for the burgeoning Asia Pacific region, specifically in e-commerce, which is now the preferred marketplace of the new middle class. “There are a number of e-commerce platforms that cover different areas – agri-food products would be one; sea food products would be one – you almost have to pick the platform for the type of product you want to sell,” Mr. Beck explained.

“I’m not sure if we completely understand,” he continued, “how we can use these platforms yet – China is quite well developed, and so is India – due to the nature of the retail industry there. These e-commerce platforms are growing rapidly and enormously. Our challenge in Canada has often been understanding scale.”

The expanding scale of the Asia Pacific’s trading economy may also be something that Canadians need to get a grip on quickly. Take Rhonda Ekstrom’s comment linking China’s One Belt, One Road – its global transportation infrastructure initiative – to a major trade deal with the Global Transportation Hub (GTH) in Regina, Saskatchewan. “We have built relationships with China since the 1960s,” said Ms. Ekstrom, the GTH’s Vice President of Business Development. “Now China has its One Belt, One Road initiative which is more than China, Russia and Europe. It means China’s outreach for trade everywhere.”

Indeed, Canada’s outreach – and its need to prepare – for increased trade with the Asia Pacific region is looking more like an inevitability than an option. **M**



Bruce Barnard

L'industrie des transports réfléchit aux conséquences de l'élection au RU

L'issue dramatique et chaotique de l'élection générale de juin en Grande-Bretagne dix jours à peine avant le début des négociations du Brexit inquiète le milieu des affaires, les ports, les camionneurs et les armateurs au premier chef.

Le commerce et les transports seront des dossiers clés dans ces pourparlers complexes dont la date butoir est le 29 mars 2019. Toutefois, une période de transition de deux ou trois ans sera probablement accordée pour permettre la mise en œuvre progressive des nouveaux rapports entre le Royaume-Uni (RU) et ses partenaires de l'Union européenne (UE).

Il est encore tôt pour le dire, mais le fiasco électoral de la première ministre conservatrice Theresa May – qui a donné un gouvernement minoritaire – pourrait être une bonne nouvelle pour les sociétés de transport qui dépendent énormément du commerce avec les 27 États membres de l'UE.

Transport industry mulls consequences of British snap election result

The dramatic and chaotic outcome of June's British general election just ten days before the government was due to start negotiations to quit the European Union has spooked the business community, particularly ports, truckers and ship-owners.

Trade and transport will be among the key issues during the complex talks that have a cut off deadline of March 29, 2019 but are likely to agree a transition period of up to two to three years to phase in the new relationship between the UK and its EU partners.

It's early days but Conservative Prime Minister Theresa May's failed snap election gamble – resulting in a minority government – could be good news for those transport companies that are heavily dependent on trade with the twenty-seven EU member states.

The UK government had been expected to go for a "hard" Brexit that would involve quitting the EU's

Brexit will have little impact on deep sea UK ports like Felixstowe.

Le Brexit n'aura que peu de conséquences pour les ports de haute mer du RU comme Felixstowe.



Port of Felixstowe

WE KEEP MOVING YOU

- The Port of Antwerp is not your average transport partner. Every challenge you bring drives us to serve you even better. By constantly adapting to your needs we achieve faster distribution, smarter logistics, smoother customs, greener activities and clearer processes. Improved solutions that keep inspiring you. At the Port of Antwerp standing still is no option. Moving is.

Challenge us at
customerservice@portofantwerp.com
Follow us at
www.portofantwerp.com/en/supplychainperspective



Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**

On s'attendait à ce que le gouvernement britannique opte pour un Brexit «dur», soit la sortie complète du marché commun et de l'union douanière avec l'UE, ce qui entraînerait le retour des contrôles douaniers abandonnés depuis 1992.

Le gouvernement sera soumis à une pression parlementaire croissante pour accepter un Brexit «mou», mais il sera difficile de rester dans le marché commun tout en reprenant le contrôle de l'immigration des mains de l'UE – un objectif clé des pro-Brexit.

L'industrie des transports n'a pas occupé beaucoup de place dans les discussions sur le Brexit – exception faite des lignes aériennes bon marché comme l'irlandaise Ryanair avec ses 120 millions de passagers transportés l'an dernier, et EasyJet, qui devraient composer avec de sévères restrictions sur les vols intra-européens et songent même à créer de nouvelles compagnies sur le continent.

Toutefois, ce sont certains ports, des lignes maritimes ro-ro, des transporteurs maritimes d'apport à courte distance et des sociétés de camionnage qui sont les plus menacés à cause du choix du RU de quitter l'UE après une association de 44 ans.

Le retour à la réglementation douanière d'avant le marché commun fait courir un «risque réel» de congestion paralysante, prévient Tim Waggot, PDG du Port de Douvres, premier port ro-ro du RU et principal lien avec l'économie de l'UE par où transitent jusqu'à 16 000 camions par jour.

«Le scénario catastrophe serait vraiment le retour de services frontaliers des douanes – un véritable cauchemar appréhendé pour les ports et pour nos secteurs», a déclaré le directeur général de la Chamber of Shipping du RU, Guy Platten.

La sortie du marché commun obligerait à traiter 300 millions de nouvelles entrées aux douanes à un coût de 5 G£ par année, selon l'UK Warehouse Association.

Douvres, qui reçoit chaque année 2,6 millions de camions transportés par des navires ro-ro, pesait en 2016 pour environ 17 % du commerce britannique d'une valeur de 117 G£. Et 1,4 million de camions supplémentaires sont transportés par train dans le tunnel transmanche voisin, ce qui porte à 30 % la part du commerce britannique transitant par le Pas-de-Calais.

Eurotunnel et l'industrie du camionnage du RU ont prévenu qu'on pourrait voir à Douvres des bouchons de 30 milles de longueur si les contrôles douaniers sont rétablis.

Le transport maritime et le camionnage affrontent déjà une menace pré-Brexit, car le nouveau président français Emmanuel Macron dit vouloir renégocier les accords du Touquet signés 2003, ce qui pourrait signifier que la frontière RU-France, qui se trouve actuellement dans le port de Calais, reviendrait à Douvres.

Une rupture ou une révision de l'accord rendrait les exploitants de transbordeurs transmanche DFDS, Stena Line

single market and its customs union, triggering the return of customs checks which were last carried out in 1992.

But the government will come under increasing Parliamentary pressure to accept a “softer” Brexit, though it will be hard to stay in the single market and regain control of immigration from the EU – a key issue for the pro-Brexit voters.

The transport industry hasn't captured the Brexit headlines, save for popular budget airlines like Ireland's Ryanair, which carried 120 million passengers last year, and easyJet, which would face

severe restrictions on intra-European flights and are planning to set up new companies on the continent.

But it's certain ports, ro-ro shipping lines, short-sea feeder carriers and trucking companies that face the biggest threats from the UK's vote to leave the EU after 44 years' membership.

There's a “real risk” of overwhelming

congestion if customs regulations return to the pre-single market era, warns Tim Waggot, CEO of the port of Dover, the UK's largest ro-ro port and major link to the EU economy that handles up to 16,000 trucks a day.

“The nightmare scenario is actually having physical customs borders - it would be absolutely a catastrophe for the ports and for our sectors,” says Guy Platten, Chief Executive of the UK Chamber of Shipping.

Quitting the single market will require 300 million new customer entries to be processed at a cost of £5 billion a year, according to the UK Warehouse Association.

Dover handles 2.6 million trucks transported by ro-ro vessels every year and accounted for around 17 percent of the UK's trade by value in 2016 worth £117 billion. An additional 1.4 million trucks travel by train through the nearby Eurotunnel cross channel link, boosting the Strait of Dover's share of UK trade to 30 percent.

Eurotunnel and the UK trucking industry have warned Dover could face gridlock of up to 30 miles if customs checks are re-introduced.

The shipping and trucking sectors are already facing a pre-Brexit threat with newly elected French president Emmanuel Macron saying he wants to re-negotiate the 2003 Le Touquet agreement which could result in the UK/France border, currently at the port of Calais, moving back to Dover.

Scrapping or modifying the agreement would make cross-channel ferry operators DFDS, Stena

Eurotunnel and the UK trucking industry have warned Dover could face gridlock of up to 30 miles if customs checks are re-introduced.

Eurotunnel et l'industrie du camionnage du RU ont prévenu qu'on pourrait voir à Douvres des bouchons de 30 milles de longueur si les contrôles douaniers sont rétablis.

et P&O Ferries responsables des contrôles frontaliers et les transformerait en «agents d'immigration auxiliaires», prévient la Chamber of Shipping.

Les conséquences sur le commerce transmanche

Ces menaces se profilent alors que le commerce transmanche est en plein essor. Le Port de Calais a enregistré son meilleur trimestre de trafic marchandises: une hausse de 11,2 % sur l'année précédente qui a porté le total à 507 850 camions au premier trimestre de 2017, établissant au passage un record mensuel de 181 000 en mars.

Autre motif d'inquiétude: le rétablissement des contrôles douaniers entre le RU et la République d'Irlande – la seule frontière terrestre du RU avec l'UE – infligerait d'énormes retards aux 6 000 camions qui franchissent quotidiennement la frontière entre les deux pays.

Les contrôles douaniers auraient aussi des incidences négatives pour les ports de l'Union européenne qui manutentionnent du fret en provenance et à destination du Royaume-Uni. «Nous ne voulons ni gagnant ni perdant dans les négociations du Brexit parce que nous faisons du commerce des deux côtés», souligne Guy Platten, de la Chamber of Shipping.

Le RU doit conclure une entente qui satisfasse les 27 États membres de l'UE, mais ses plus proches partenaires commerciaux, la Belgique, la France, l'Irlande, les Pays-Bas et l'Espagne, ont tous un intérêt direct à ce que les formalités aux frontières et les contrôles dans les ports ne causent ni congestion ni retards de transport, dit Richard Ballantyne, directeur général de la British Ports Association.

Impact limité du Brexit sur les ports de haute mer

Le Brexit n'aura pas beaucoup d'impact dans les ports britanniques de haute mer comme Southampton, et Felixstowe, principal pôle de transit de conteneurs, où 70 % du trafic provient de l'extérieur de l'UE.

Pour certains ports par ailleurs, le Brexit représente un bonus qui pourrait stimuler les affaires. Liverpool réfléchit à une zone franche post-Brexit – difficile à créer en vertu des règles de l'UE – afin de capitaliser sur le commerce au long cours, le commerce transatlantique initialement et plus tard les échanges avec l'Asie, alors que le Port cherche des clients pour le terminal en eaux profondes de 400 millions de livres qu'il vient d'inaugurer et qui peut accueillir des navires de 13 500 EVP.

Tilbury, qui fait actuellement environ 60 % de son chiffre d'affaires avec l'Europe, investit 100 millions de £ pour augmenter sa capacité afin d'intensifier ses échanges post-Brexit avec l'Afrique, l'Asie et l'Inde. ABP, premier exploitant portuaire britannique, qui double sa capacité à Hull et Immingham, affirme que le Brexit sera une source d'occasions d'affaires pour les exportations de produits manufacturiers si le gouvernement crée des zones franches.

Toutefois, les ports ro-ro, les exploitants de transbordeurs et les camionneurs britanniques sont entrés en territoire inconnu à la suite de l'élection générale dont les résultats sont venus compliquer encore davantage les négociations déjà complexes du Brexit.

Et les paris sont désormais ouverts quant à savoir si le RU optera pour un Brexit «dur» ou «mou»... 

Line and P&O Ferries responsible for border controls, transforming them into “auxiliary immigration officers”, the Chamber of Shipping warns.

Impact on cross-Channel trade

The threats come as cross-Channel trade is booming. The port of Calais posted its best ever quarter for freight with traffic rising by 11.2 percent year-on-year to 507,850 trucks in the first three months of 2017 and hitting a monthly record of 181,000 in March.

There's an additional worry that the return of customs controls between the UK and the Republic of Ireland – the UK's only land border with the EU – will cause major delays for the 6,000 trucks that pass every day between the two countries.

The return of customs controls will also hit EU ports that handle freight traffic to and from the UK. “We don't want anyone to win or lose in the Brexit negotiations because we trade on both sides,” the Chamber of Shipping's Guy Platten stresses.

The UK has to cut a deal that satisfies all 27 EU member states but its closest trading neighbours Belgium, France, Ireland, the Netherlands and Spain all have a vested interest in ensuring that potential border requirements and checks at ports do not cause congestion and transport delays, says Richard Ballantyne, Chief Executive of the British Ports Association.

Limited Brexit impact on deep sea ports

Brexit won't have a significant impact on the UK's deep sea ports like Felixstowe, its largest container hub, where 70 percent of traffic comes from outside the EU, and Southampton.

And for some ports Brexit is a bonus that could boost their businesses. Liverpool is mulling a post-Brexit free trade zone- something not easy to set up under EU rules - to capitalize on deep-sea trade, initially across the Atlantic and later Asia, as it seeks customers for its recently opened £400 million deep-sea container terminal that can handle ships up to 13,500 TEUs.

Tilbury, which currently does around 60 percent of its business with Europe, is investing £100 million to expand its container capacity as it eyes increased trade with Africa, Asia and India in the post-Brexit era. ABP, the UK's biggest port operator, which is doubling container capacity at Hull and Immingham, says Brexit provides opportunities for port-based export manufacturing if the government introduces free trade zones.

But the UK's ro-ro ports, ferry operators and truckers have entered unknown territory following the general election that has made the complex Brexit negotiations even more complicated.

All bets are off for now whether the UK is heading for Hard Brexit or Brexit-lite... 



Robert Lewis-Manning

President, Chamber of Shipping
Président, Chamber of Shipping

Remodelage complet de la gestion côtière au Canada

Il serait facile d'envisager avec cynisme le changement de cap qui s'opère dans la gestion côtière au Canada, mais ce serait une perte de temps. Il y a des changements fondamentaux qui s'accomplissent et ils vont transformer les rapports du transport maritime avec son régulateur traditionnel et, de façon plus générale, avec les collectivités côtières.

Selon toute vraisemblance, le transport maritime commercial devra tenir compte dans un avenir pas si lointain d'autres ministères fédéraux ainsi que des collectivités autochtones et côtières, voire établir de nouveaux partenariats. Le Canada continue d'honorer ses engagements envers la protection des milieux marins en vertu de la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies, mais il cherche en même temps à élargir ses opportunités commerciales à l'échelle mondiale. Ces activités concurrentes risquent de devenir rapidement source de frictions et la nécessité d'adopter une approche novatrice en matière de gestion côtière n'a jamais été aussi grande.

Il faut pour ce faire travailler sur différents fronts: législatif, réglementaire et programmatique. La réconciliation avec les peuples autochtones va transcender tous ces processus officiels et sera probablement réalisée au moyen de cadres formels de gouvernance tels la Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique et, de façon plus large, grâce à une implication dans tous les dossiers associés à la gestion côtière.

Les principaux éléments de changement législatif se trouvent peut-être dans le projet de loi C-55 qui modifie la Loi sur les océans, inchangée depuis plus de 20 ans. L'adoption du projet de loi introduira de profonds changements, en accélérant notamment l'établissement d'aires marines protégées où sera «gelée» l'empreinte des activités humaines, resserrant les mesures d'exécution et augmentant la sévérité des sanctions auxquelles s'exposent les contrevenants. Bien qu'on ne sache pas avec certitude quels

Fundamental facelifting of Canada's coastal management

It might be easy to be cynical with the degree of change that is occurring in Canada's approach to coastal management but that would be time wasted. There are fundamental changes taking place that will transform the relationship that marine transportation has with its traditional regulator and more broadly with coastal communities.

In all likelihood, commercial marine shipping will be subject to and partner with additional federal departments, and indigenous and coastal communities in the not-so-distant future. While Canada continues to progress its commitments to marine protection under the *United Nations Convention on Biological Diversity*, it is also seeking to expand its trading opportunities globally. This concurrent activity is swiftly becoming a potential space for friction and the necessity to innovate our approach to coastal management has never been so great.

This facelift in approach to coastal management is happening on several different fronts including legislative, regulatory, and programmatic. Reconciliation with Indigenous People will transcend all of these formal processes and will likely be realized through both formal governance frameworks, such as the Pacific North Coast Integrated Management Area, and more broadly through en-

gagement on all matters associated with coastal management.

Perhaps the greatest features of legislative change originate in the draft amendments to the *Oceans Act*, bill C-55, which itself has trundled along without change for twenty plus years. These amendments will have profound change that include accelerating the establishment of marine protected areas, "freezing

A holistic approach to coastal management will put an obligation on marine stakeholders to be proactive and innovative with the use of technology, data, and engagement of governments and stakeholders.

Une démarche holistique de gestion côtière obligera les intervenants à être proactifs et novateurs pour l'utilisation de la technologie et des données ainsi que pour la mobilisation des gouvernements et des intervenants.

seront les nouveaux pouvoirs prévus, il devrait être intéressant de voir comment ils seront appliqués, d'autant plus que le Canada envisage de créer de vastes aires marines protégées extracôtières au-delà de ses eaux territoriales, dans les approches de nombreux ports étasuniens ainsi que dans les voies navigables binationales.

De plus, il est hautement probable que le secteur maritime sera de plus en plus assujéti aux dispositions de la Loi sur les espèces en péril, surtout en ce qui concerne la protection d'habitats critiques pour les mammifères marins inscrits et l'atténuation des nuisances causées par le transport maritime. Ni l'industrie ni Transports Canada ne sont habitués à tenir compte de la Loi sur les espèces en péril, et celle-ci va très probablement avoir des répercussions sur le transport maritime dans tout le pays. L'atténuation des impacts du bruit produit par les navires figurera en tête de liste des priorités de la Loi sur les espèces en péril et va probablement faire l'objet d'une insistance accrue à l'échelle mondiale par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale.

Une bonne partie des changements prévus à la gestion côtière figurera déjà dans les grandes lignes du Plan de protection des océans de 1,5 milliards de dollars. Bien que notre industrie ait un bilan de sécurité enviable, plusieurs incidents récents ont ébranlé la confiance des collectivités côtières et l'industrie maritime devra en priorité regagner la confiance des Canadiens avant l'augmentation attendue du volume et de la complexité du transport maritime.

Une collaboration plus étroite avec les collectivités autochtones

L'un des principaux objectifs du Plan est une collaboration plus étroite avec les collectivités autochtones et côtières. Les collectivités côtières ont aujourd'hui beaucoup plus d'attentes et de nombreux intervenants jugent désormais essentiel d'avoir leur mot à dire dans la gestion du risque et la planification du trafic maritime, et veulent aussi avoir une capacité de «premier répondant».

Il est vrai que les collectivités côtières sont souvent les premières à pied d'œuvre lors d'un incident et qu'elles connaissent bien les particularités locales. La démarche du gouvernement fédéral débouchera inévitablement sur des

the footprint" of existing human activities, and increasing both the enforcement and punishment of offenders. Although it has yet to be realized what these powers will include, it should be interesting to understand their application, especially as Canada considers establishing large off-shore marine protected areas beyond its territorial seas and in the approaches to many U.S. ports and binational waterways.

Likewise, it is highly probable that the marine sector will become increasingly subject to requirements under the *Species at Risk Act* (SARA), and especially as it relates to protecting critical habitat for listed marine mammals and mitigating impacts caused from shipping. Both the industry and Transport Canada is inexperienced in working with SARA and this legislation is likely to affect shipping nationally in some capacity. Mitigating the impacts of vessel-generated noise will top the SARA agenda and will likely increase in its importance globally through the International Maritime Organization.

Much of the anticipated change in coastal management will be enshrined in the principles of the \$1.5 billion Oceans Protection Plan. While our industry has an enviable record of safety, several recent incidents have shaken the confidence of coastal communities and rebuilding the trust of Canadians must be a priority for the marine industry such that it is prepared for the increased volume and complexity of marine transportation.

Working more closely with Indigenous communities

One of the principle objectives of this Plan is to work more closely with Indigenous communities and coastal communities. The expectations of coastal communities has increased dramatically and numerous stakeholders now consider their involvement essential in the planning and risk management of marine traffic, and also desire to have a "first responder" capability.

Indeed, coastal communities are often the first to be on-scene during an incident and frequently



NAVTECH INC.
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

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

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



Shiphotos.COM



Visit us on-line

procédés de planification entièrement nouveaux intégrant planification et réduction du risque, mais aussi la planification et la mise en œuvre de mesures de conservation.

Il est indubitable que transport maritime est assujéti à un cadre législatif et réglementaire désuet et si l'on veut vraiment transformer celui-ci, il faudra adopter une démarche de planification globale et intégrée, chose qui manque cruellement à l'heure actuelle. L'industrie maritime doit prioritairement prendre conscience de cette nécessité. Une démarche holistique de gestion côtière obligera les intervenants à être proactifs et novateurs pour l'utilisation de la technologie et des données ainsi que pour la mobilisation des gouvernements et des intervenants.

L'industrie possède l'expérience requise et il lui faut maintenant se doter d'une capacité suffisante pour répondre à la fois aux exigences commerciales et opérationnelles, mais aussi pour appuyer les initiatives d'éducation, de défense des intérêts et de planification qui devront être prises dans le cadre du Plan de protection des océans et, de façon plus générale, pour répondre à l'attention accrue avec laquelle sera scruté l'ensemble du secteur du transport maritime. **ML**

have substantial experience in a local area. The federal government's approach will inevitably lead to fresh planning processes that should integrate risk planning and mitigation, but also conservation planning and implementation.

There is little doubt that marine transportation is subject to an obsolete legislative and regulatory framework and, if it is to truly transform, it will require a holistic and integrated planning approach that is currently absent. Realizing this must be a priority for marine transportation. A holistic approach to coastal management will put an obligation on marine stakeholders to be proactive and innovative with the use of technology, data, and engagement of governments and stakeholders.

The industry is well positioned with experience and must now develop sufficient capacity to both fulfil the commercial and operational demands, but also to support the education, advocacy, and planning that will be required as a result of the Oceans Protection Plan and more generally, the increased attention paid to the marine transportation sector overall. **ML**



SUPPORTING CANADA'S INTERNATIONAL TRADE

 [chamberofshipping](#)
 [@COSBCTweets](#)



www.cosbc.ca

59th Annual Conference and AGM

59^e Conférence annuelle et AGA

Message from ACPA Chair

Message du président du conseil de l'AAPC

Mario Girard



Les ports canadiens: notre meilleur atout dans un monde incertain

Pays membre du G7, le Canada jouit d'une économie moderne et diversifiée axée sur le commerce international. Sur la scène mondiale, le Canada est un exportateur majeur de ressources naturelles comme les hydrocarbures ou les produits miniers, tout en étant un des grands producteurs céréaliers mondiaux. Mais la technologie canadienne rayonne aussi aux quatre coins du globe dans des secteurs aussi diversifiés que l'aéronautique, le matériel roulant ou les composantes électroniques.

Avec un marché intérieur de 36 millions de personnes, le Canada doit être performant sur la scène du commerce international afin de maintenir ses standards élevés de qualité de vie. Cela est d'autant plus vrai dans un monde

Canadian ports: our best asset in an uncertain world

As a G7 country, Canada has a modern, diversified economy that is driven by international trade. It is a major international exporter of natural resources, such as oil and mining products, and a leading grain producer. It is also world-renowned for its technology in a wide range of sectors, from aerospace to rolling stock and electronic parts.

With a domestic market of 36 million people, Canada is greatly dependent on its international trade performance to maintain its high standard of living. This is especially true in a world in which the guiding principles of international trade are subject to debate. We are facing a major shift toward pro-

qui se questionne sur les grandes orientations à donner au commerce international. Nous devons faire face à des mouvements de fond en faveur d'un protectionnisme accru que l'on observe tant en Amérique qu'en Europe. Avec ce que cela entraîne, comme la remise en question d'accords de commerce internationaux ou la mise en place de nouvelles barrières tarifaires.

Cela a une incidence sur la confiance à l'égard de la solidité de l'économie. Malgré une croissance soutenue depuis près de 10 ans, le contexte actuel nous ramène plutôt dans une perception de volatilité et d'expectative.

Malgré cette conjoncture incertaine, il ne faut jamais oublier que notre industrie s'inscrit d'abord et avant tout dans la durée et le long terme. De tout temps, les ports ont su s'adapter et évoluer pour répondre aux besoins présents et futurs. Le monde change. Les ports changent aussi.

C'est dans cette perspective que le pays continue de bien performer sur la scène internationale grâce notamment à nos ports canadiens qui rayonnent partout sur les grands marchés mondiaux. Tant sur la façade pacifique que la façade atlantique et le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs, nos installations portuaires continuent d'être l'indispensable trait d'union entre le Canada et le monde.

Pour continuer à servir adéquatement l'économie canadienne, nos ports doivent cependant avoir les outils adéquats pour assurer la pérennité de nos infrastructures. Les grands chantiers de politiques publiques comme ceux du financement et de la réfection de nos infrastructures doivent produire les résultats adéquats afin de supporter les ports canadiens et demeurer compétitifs dans un milieu qui change rapidement et qui est global.

La réflexion gouvernementale sur les modes d'évaluation environnementale des grands projets est tout aussi stratégique pour le développement futur des infrastructures portuaires. La nécessaire adéquation entre le développement économique et la protection de l'environnement doit être atteinte. Des valeurs de rigueur, de pragmatisme et d'équilibre devraient être au cœur d'une éventuelle bonification des modes d'évaluation environnementale au Canada.

Comme nous pouvons le constater, nos défis sont multiples, mais les autorités portuaires canadiennes ont plus d'une fois démontré leur capacité à transformer des obstacles en autant d'occasions de se transformer et de s'adapter aux nouvelles réalités. C'est aussi en partageant nos expertises que nous pouvons garder cette capacité de s'adapter et de réussir. La Conférence annuelle est le lieu idéal pour ces échanges entre les ports et aussi l'ensemble de l'industrie maritime canadienne. Je vous donne donc rendez-vous en septembre prochain à Vancouver pour la Conférence annuelle de l'AAPC.

Comme je termine mon mandat cette année, je profite de l'occasion pour saluer et remercier tous les collaborateurs et gens de l'industrie qui ont contribué au succès de l'AAPC, ce fut un plaisir de vous côtoyer.

Merci, et au plaisir de vous voir à Vancouver.

Mario Girard
Président du Conseil de l'AAPC

tectionism in North America and Europe, with all it entails, such as the re-examination of international trade agreements and the implementation of new tariffs.

Confidence in the strength of the economy is shaken by all this. After nearly ten years of steady growth, the current economic environment stirs up feelings of volatility and doubt.

In spite of these uncertain times, we must never forget that our industry is first and foremost a model of sustainability and endurance. Ports have always adapted to new circumstances and evolved to fulfill the existing and future needs of those they serve. The world is changing—so are its ports.

For this reason, the global reach of our country's ports continues to sustain Canada's international growth and its access to major international markets. From the Pacific and Atlantic seaboards to the St. Lawrence/Great Lakes trade corridor, our port facilities remain Canada's vital connection to the world.

However, our ports cannot sustain these positive contributions to Canada's economy without being properly equipped to ensure the sustainability of our infrastructures. Work emerging from major public policy areas, such as infrastructure financing and rehabilitation, must support Canadian ports as they work to maintain a competitive edge and keep in step with a fast-paced global market.

Government thinking on the environmental assessment of major projects has an equally strategic bearing on potential port infrastructure initiatives. Economic development and environmental issues go hand in hand, and the principles of diligence, pragmatism and balance must shape any future improvements to Canada's environmental assessment methods.

We are clearly facing a difficult situation, but Canada's port authorities have a proven ability to turn obstacles into opportunities for growth and resilience in a changing world. Sharing our expertise is another way we can continue to adapt and succeed. The annual conference is the perfect venue for such dialogue between ports as well as stakeholders from the maritime industry as a whole. That's why I am inviting you to Vancouver in September for the ACPA Annual Meeting.

As my term draws to a close, I would like to take this opportunity to pay tribute and offer my thanks to all the partners and people in the industry who have contributed to the ACPA's success. It has been a pleasure working with you.

Thank you, and I hope to see you all in Vancouver.

Mario Girard
ACPA Board Chair



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

Canadian ports maintain growth amidst challenging global trends

Les ports canadiens font bonne figure
malgré la conjoncture mondiale difficile

Leo Ryan
Kathlyn Horibe





This panoramic view of the Vancouver skyline and port activity provides a spectacular backdrop for this year's annual ACPA conference and AGM.

Cette vue panoramique de la silhouette de Vancouver et de l'activité portuaire forme une spectaculaire toile de fond pour la conférence et AGA de l'AAPC de cette année.

Compte tenu de l'évolution récente des conjonctures économique et politique mondiales, il est difficile pour les gestionnaires d'élaborer des plans stratégiques pour les ports. La liste des facteurs perturbants s'est allongée de façon alarmante depuis quelques mois. Au premier chef, on peut citer l'amplification de la rhétorique protectionniste sous la nouvelle administration Trump à Washington. La désastreuse élection de mai au Royaume-Uni complique les négociations du Brexit et représente un autre facteur d'incertitude. Sans oublier les attentats terroristes qui semblent se multiplier, et pas seulement dans les villes occidentales. Et la liste ne s'arrête pas là.

Parmi tant de bouleversements et d'incertitudes, les lignes maritimes, handicapées par des taux de fret anémiques et une surcapacité, luttent elles aussi pour leur survie.

Dans un contexte aussi préoccupant, les ports canadiens se tirent assez bien d'affaire – ils investissent dans de nouvelles infrastructures pour être plus compétitifs et répondre à la demande croissante (surtout asiatique), en visant de façon générale une croissance durable. Pour ne parler que des volumes de fret,

Taking into account the recent evolution of global economic and political developments, these are not easy times for port managers trying to chart strategic plans for the future. The list of unsettling factors has been growing alarmingly in recent months. Among these, one can evoke first of all the rise of protectionist rhetoric under Washington's new Trump administration. Secondly, there's the disastrous election in the United Kingdom in May which further complicated the Brexit exodus process from the European Union. Terrorist attacks, not only in western cities, appear to be on the rise. The list goes on.

Amidst so much turmoil and uncertainty, shipping lines too are grappling just to survive from low freight rates and overcapacity.

Against such a sobering background, Canadian ports, in fact, have been weathering the challenges pretty well – investing in new infrastructures to enhance competitiveness, to meet rising demand (notably from Asia), and generally to deliver sustainable growth. Just referring to the cargo numbers, 10 of the 18 member ports of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) posted traffic increases last year.



PRPA

Three Malacca-max gantry cranes will significantly boost container capacity at Prince Rupert.

Trois grues malaccamax vont beaucoup augmenter la capacité de manutention à Prince Rupert.

10 des 18 ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) ont enregistré des hausses l'an dernier. Et ils continuent sur cette lancée en 2017, aidés par la stabilité des prix des produits de base.

De surcroît, ce n'est plus un secret de polichinelle que les récents indicateurs placent le Canada en tête des pays industrialisés pour la croissance économique, en dépit de la persistance de certains éléments de risque.

Certains analystes considèrent que le secteur de l'énergie s'est largement adapté aux bas prix du pétrole. Les investissements des entreprises sont en légère hausse. L'économie canadienne prend du mieux, le taux annualisé de croissance du PIB a été de 2,6 % au premier trimestre de 2017 contre à peine 2 % pour toute l'année 2016. Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques, basée à Paris, la croissance canadienne est stimulée par des mesures fiscales, l'expansion des marchés extérieurs et la fin du ralentissement des investissements reliés aux produits de base.

Les ports de la côte Ouest nourrissent des plans d'expansion

Compte tenu de la forte croissance prévue du commerce maritime avec l'Asie, les ports de la Colombie-Britannique essaient de se placer en situation d'augmenter leur part de marché. Différents projets sont en cours ou envisagés pour accroître la capacité dans des secteurs clés comme les terminaux pour conteneurs et marchandises générales.

And the positive trend is continuing in 2017, aided by more stable commodity prices.

Moreover, what is no longer an open secret is the fact that recent indicators show Canada leading the industrialized states in economic growth, despite some persistent risk elements.

Some analysts consider that the energy sector has largely adjusted to lower oil prices. There has been an uptick in business investment. The Canadian economy has been gaining traction, advancing at a 2.6% GDP annual rate in the first quarter of 2017 versus barely 2% in all of 2016. The Paris-based Organization for Economic Co-operation and Development says Canadian growth is "supported by fiscal initiatives, export-market growth and the slowdown in commodity-related investment bottoming out."

West Coast ports map expansion plans

With continued strong growth anticipated in maritime trade with Asia, ports in British Columbia are jockeying for position to increase market share. Various projects are underway or on the radar screen for capacity expansions in such key sectors as container and breakbulk facilities.

In its latest container forecast for the West Coast of Canada, UK-based Ocean Shipping Consultants (OSC) took into consideration emerging global eco-

DELIVERING A HIGHER STANDARD AU-DELÀ DES ATTENTES



FEDNAV

**ACCESSIBLE
24/7**



www.fednav.com



Traffic has been increasing at Port Alberni on the west side of Vancouver Island.

Le trafic augmente à Port Alberni du côté ouest de l'île de Vancouver.

Dans sa dernière prévision du trafic conteneurisé sur la côte ouest du Canada, le cabinet-conseil britannique Ocean Shipping Consultants (OSC) a conclu, même en tenant compte des nouvelles tendances économiques mondiales, y compris le ralentissement en Chine, que les ports de Vancouver et de Prince Rupert pouvaient s'attendre à une demande atteignant les 7,5 millions d'EVP d'ici 2030, soit le double des volumes actuels de ces deux ports canadiens qui cherchent clairement à arracher une part de marché à leurs concurrents étasuniens du nord-ouest du Pacifique.

Selon OSC, le commerce conteneurisé transitant par la côte ouest du Canada va progresser à un taux annuel composé d'environ 4 % – ce qui confirme la nécessité de prévoir des augmentations du trafic dans les terminaux Deltaport et Centerm de Vancouver ainsi qu'au terminal Fairview de Prince Rupert, exploité par DP World. Le rapport soutient aussi que le mégaterminal à Roberts Bank (à la construction duquel s'opposent férocelement les activistes environnementaux de la région) sera nécessaire dès le milieu des années 2020.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser rapportait récemment que le tonnage global du plus grand port du Canada avait légèrement diminué en 2016 pour se situer à 136 millions de tonnes métriques, soit une baisse de 1,8 % par rapport à 2015. Les replis dans certains secteurs ont été compensés par de nouveaux records ailleurs, notamment pour le grain en vrac.

«Une des forces de notre port a été, et continue d'être, de pouvoir accueillir la gamme de marchandises la plus variée de tous les ports nord-américains, a déclaré le PDG de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Robin Silvester. Le Port de Vancouver vient d'enregistrer sa quatrième année consécutive de tonnages supérieurs à 135 millions de tonnes depuis 2013, et cela, malgré les ralentissements économiques mondiaux.»

economic trends, including a slowdown in China. But it concluded, nevertheless, that container demand through the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert could attain 7.5 million TEU by 2030, or about double the current box volume of two Canadian ports which are clearly seeking to grab business away from US Pacific Northwest competitors.

According to OSC, the container trade through the West Coast of Canada will progress at an annual compound rate of about 4% - thereby reinforcing the need for planned increases through the existing Deltaport and Centerm terminals in Vancouver and Fairview Terminal in Prince Rupert operated by DP World. The report also asserts that Vancouver's proposed giant Terminal 2 project on Roberts Bank (hotly contested by environmental activists in the region) will be needed by the mid-2020s.

The Vancouver Fraser Port Authority recently reported that overall volume at Canada's largest port in 2016 decreased slightly to 136 million metric tonnes of cargo, down 1.8% from 2015. Sectors experiencing declines were offset by others that hit new records, including the bulk grain sector.

"One of our biggest strengths has been, and continues to be, the port's ability to accommodate the most diversified range of cargo of any port in North America," said Robin Silvester, president and chief executive officer of the Vancouver Fraser Port Authority. "Since 2013, the Port of Vancouver has experienced its fourth consecutive year of traffic volumes over 135 million-tons, despite global economic downturns."

Last year was the Port of Vancouver's third consecutive year of record volumes in bulk grain and its fifth year of an upward trend. Bulk grain export volumes through the port increased 1.3 per cent



Introducing the M/V Manitoulin

Rand Logistics, Inc.'s newest Canadian-flagged 664-foot self-unloading bulk freighter, designed to carry 27,550 tons at maximum Seaway capacity, was introduced into service on December 1, 2015. The Manitoulin is the first new river class self-unloader to be introduced into Great Lakes service in over 40 years, has the largest carrying capacity of any existing river class self-unloader, and is anticipated to be the most efficient vessel of its class on the Great Lakes.

Setting a Course for the Future



**With the addition of our newest river class vessel,
we continue to go where the big ships go, and also where they can't!**

Lower Lakes Towing, Ltd.
517 Main Street
Port Dover, Ontario, CA N0A 1N0
Phone: 519-583-0982



Grand River Navigation Company
1026 Hannah Avenue
Traverse City, MI, USA 49686
Phone: 231-922-1023

RAND
LOGISTICS, INC.

Subsidiaries of Rand Logistics, Inc.
www.randlogisticsinc.com



Le Port de Vancouver a connu l'an dernier sa troisième année consécutive de volumes records de grain en vrac et sa cinquième année de tendance haussière. Les exportations de grain ont augmenté de 1,3 % par rapport à 2015 pour atteindre 21,8 millions de tonnes. Une récolte exceptionnelle et l'augmentation des exportations de céréales par Vancouver ont permis de satisfaire la forte demande mondiale de produits agricoles canadiens.

Les exportations conteneurisées ont augmenté de 3,3 % à la faveur d'une hausse des expéditions de pâte de bois, de céréales et de produits agroalimentaires, contrebalancée toutefois par une diminution de 2,4 % des conteneurs d'importation chargés, partiellement due au rapatriement dans les ports étasuniens de la côte Ouest de certaines cargaisons qui en avaient été chassées par le conflit de travail de 2015. De ce fait, les volumes globaux de conteneurs chargés sont demeurés à peu près stables en 2016. Le volume total de conteneurs mesurés en EVP a diminué de 4 % pour s'établir à 2,93 millions.

Le Port de Vancouver considère qu'il a absolument besoin du Terminal 2 pour accueillir les porte-conteneurs géants déployés dans les corridors commerciaux transpacifiques avec l'Asie s'il veut lutter à armes égales pour une part de marché avec les autres ports de la côte Ouest, y compris les ports étasuniens.

La construction à Roberts Bank d'un terminal à trois postes ajouterait 2,4 millions d'EVP à la capacité

from 2015, to reach 21.8 million tonnes in 2016. Strong global demand for Canadian agriculture was met with a bumper crop in Canada and increased exports of grain through the Port of Vancouver.

Containerized exports increased by 3.3% due to growth in woodpulp, grain and food and agri-product shipments. This increase was offset by a 2.4% decline in loaded import containers, partly due to the return of some traffic to U.S. west coast ports after their 2015 labour dispute, leading to a flat result in overall laden container volumes for 2016. Total box volume measured in TEUs declined by 4 per cent to 2.93 million units.

The Port of Vancouver regards Terminal 2 as a critical undertaking in order to compete for market share with other West Coast ports, including US ports, to accommodate the mega box ships now being deployed on the Transpacific trades with Asia.

A three-berth terminal at Roberts Bank would add 2.4 million TEU to the capacity of Canada's largest port. However, one environmental lobby group especially, called Against Port Expansion in the Fraser Estuary (APE), has opposed the project vigorously on the grounds of severe potential damage to the area's unique marine ecosystem encompassing some half a million birds passing through.

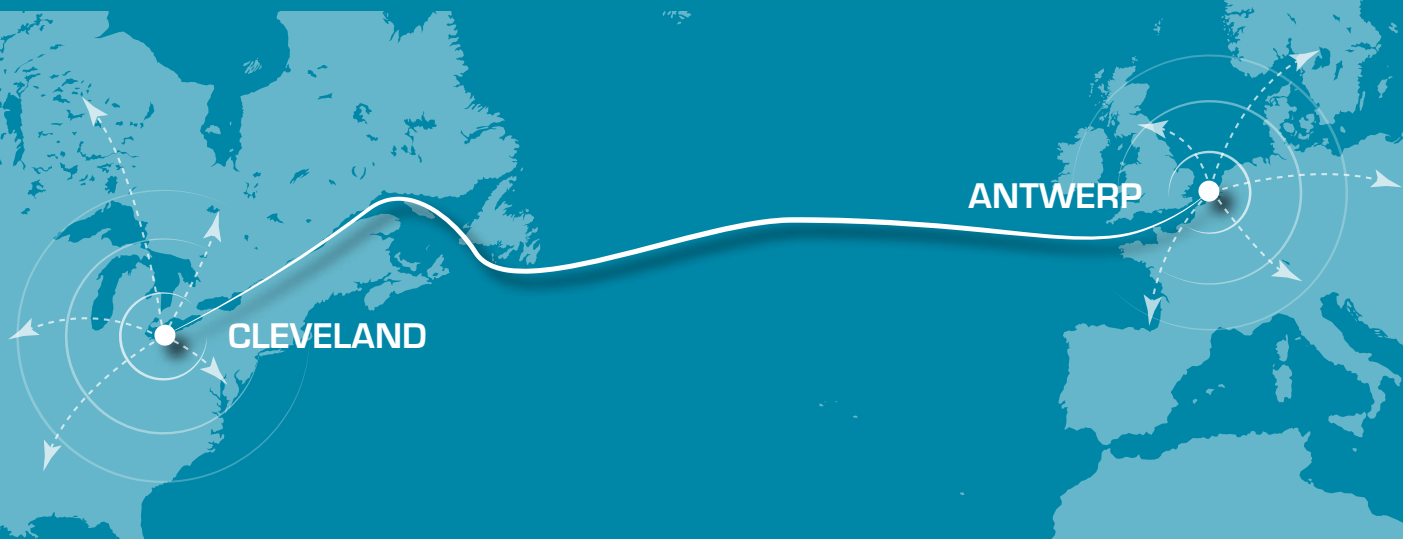
The port's environmental assessment statement comprises numerous mitigation measures. A federal government-appointed independent three-member panel is expected to produce a report by the coming fall.



Infrastructure investments at the Port of Nanaimo have played a key role in broadening the port's cargo base.

Les investissements dans les infrastructures de port de Nanaimo ont beaucoup contribué à diversifier la base de marchandises du port.

CLEVELAND - EUROPE EXPRESS



THE FIRST, ONE AND ONLY SCHEDULED LINER SERVICE TO/FROM THE GREAT LAKES!

- 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
- Also calling other Great Lakes ports, incl. Valleyfield near Montreal
- Year round service!



CONTACT

Amsterdam office:

✉ greatlakes@spliethoff.com
☎ +31 20 448 8454

Antwerp office:

✉ antwerp@spliethoff.com
☎ +32 3 570 6857

Bilbao office:

✉ bilbao@spliethoff.com
☎ +34 94 493 7709

Cleveland office:

✉ cleveland@spliethoff.com
☎ +1 216 377 1341

Gdynia office:

✉ gdynia@spliethoff.com
☎ +48 58 6601260

Houston office:

✉ houston@spliethoff.com
☎ +1 281 248 4900

Montreal office:

✉ montreal@spliethoff.com
☎ +1 514 822 1115

Toronto office:

✉ toronto@spliethoff.com
☎ +1 905 337 2732

**CLEVELAND
EUROPE
EXPRESS**
OPERATED BY  **spliethoff**

du plus grand port du Canada. Toutefois, un lobby environnemental particulièrement virulent, baptisé Against Port Expansion in the Fraser Estuary (Contre l'expansion portuaire dans l'estuaire du Fraser) (APE), s'oppose farouchement au projet, car selon ses militants, celui-ci serait très néfaste pour l'écosystème marin unique de la région et le demi-million d'oiseaux qui y passent.

L'énoncé d'analyse environnementale du Port contient de nombreuses mesures d'atténuation. Une commission fédérale indépendante de trois membres doit produire un rapport d'ici l'automne.

Dire que les enjeux sont de taille et se succèdent rapidement ces jours-ci dans le port en eaux profondes de Prince Rupert au nord de la C.-B. n'est pas un euphémisme. Un des atouts de ce port, c'est d'offrir les trajets les plus courts (par la route du Grand Cercle) entre la côte ouest de l'Amérique du Nord et le sud-est de l'Asie.

Ce port, longtemps en sommeil et orienté vers le vrac, est peut-être aujourd'hui, depuis sa transformation majeure et sa renaissance de la dernière décennie, le port pour conteneurs à la croissance la plus rapide du continent.

La personne à qui revient le crédit de cette métamorphose, le PDG Don Krusel, rappelait plus tôt cette année à des chefs d'entreprise locaux comment Prince Rupert qui, pendant des années avait été «damné par l'histoire» – bien que béni par la géographie – était désormais «béni autant par l'histoire que par la géographie».

Pour souligner le changement, il a ensuite osé cette prédiction: «Nous sommes aujourd'hui le troisième port pour conteneurs en importance du pays et avant 10 ans, nous allons dépasser Montréal au second rang.» L'an dernier, Prince Rupert a manutentionné 736 000 EVP, à peu près la moitié de Montréal, et un total de 19 millions de tonnes de fret.

En décembre dernier, le Port et DP World ont annoncé une étape importante dans l'agrandissement du terminal à conteneurs Fairview. La phase II du projet de 300 M\$ CA est achevée à plus de 75 % selon l'échéancier et devrait porter la capacité annuelle à 1,35 million d'EVP d'ici le troisième trimestre de 2017. Le terminal, desservi par le réseau du CN qui donne accès aux principaux marchés du Canada et des États-Unis, aura éventuellement une capacité de 2,5 millions d'EVP.

La dernière étape a été l'arrivée en mai dernier de trois grues portuaires Malaccamax. Chacune d'elle a une portée de 25 conteneurs et pourra prendre charge des porte-conteneurs géants de 20 000 EVP et plus.

Dans le cadre de la stratégie Gateway 2020, le Port met aussi l'accent sur la diversification des marchandises. Dans ce but, il a signé une entente de faisabilité avec SSC Marine et sa filiale à part entière Western Stevedoring, pour étudier la viabilité d'un terminal d'importation/exportation de vrac et de divers construit sur la rive sud de l'île Kaien. L'installation de 80 ha établie dans une région qui abrite déjà plusieurs petits terminaux de vrac serait proche de la ligne principale du CN.

Autre initiative majeure ce printemps, le Port de Prince Rupert a annoncé un projet d'expansion de sa capacité de manutention du fret conteneurisé sur l'île Ridley. Les nouvelles installations vont permettre aux récoltes canadiennes d'atteindre plus facilement les marchés internationaux tout en améliorant les services logistiques intermodaux à Prince Rupert.

Ray-Mont Logistics met sur pied un centre intégré de logistique et de chargement de conteneurs – qui devrait être achevé à

To say that things are happening thick and fast these days at the northern BC deepwater Port of Prince Rupert, which offers notably the fastest transit times (via the Great Circle Route) between the West Coast of North America and Southeast Asia, is no understatement.

Since undergoing major transformation and revival in the past decade, the long-dormant and bulk-oriented port has arguably become the fast-growing container port on the continent.

Indeed, the person credited with this metamorphosis, Don Krusel, President and CEO, recalled earlier this year to local business leaders how Prince Rupert was for years “cursed by history” – though still blessed by geography. “We are now both blessed by geography and blessed by history.”

Then, to underline the progress, he made this prediction: “Today, we are the third largest container port in the country and before the next 10 years, we will overtake Montreal as the second largest container port in the country.” Last year, Prince Rupert handled 736,000 TEU, roughly half of Montreal's throughput, and total cargo of 19 million tonnes.

Last December, the port and DP World announced a significant milestone in the ongoing expansion of Fairview Container Terminal. Phase II of the C\$300 million project is more than 75% complete and on schedule to boost annual capacity to 1.35 million TEU by the third quarter of 2017. Eventually, the terminal served by CN's network reaching major markets in Canada and the United States is designed to handle 2.5 million TEU.

The latest milestone was the arrival this past May of three Malacca-max dock gantry cranes. Each crane is equipped with a reach of 25 containers and will be capable of working the behemoths with carrying capacity of 20,000-plus TEU.

As part of the Gateway 2020 blueprint, the port is also giving emphasis to cargo diversification. In this regard, it signed a feasibility agreement with SSA Marine and its wholly-owned subsidiary Western Stevedoring to explore the viability of a break-bulk and bulk import/export terminal on the south shore of Kaien Island. The 80-hectare facility in an area which is already home to several small bulk terminals would be adjacent to CN's mainline.

In another major initiative this spring, the Port of Prince Rupert announced an expansion project for containerized cargo on Ridley Island that will help crops from the Canadian agricultural industry reach international markets while broadening intermodal logistics capacities at the Port of Prince Rupert.

Ray-Mont Logistics is developing an integrated logistics and container loading operation – slated for completion this coming fall – at the south end of the Ridley Island Industrial Site on the recently-constructed Road, Rail and Utility Corridor.

The operation will involve pulses and cereals (such as lentils, peas, beans, soybeans, flax, and wheat) as well as other specialty agricultural crops

LAST STOP BEFORE THE GREAT LAKES



PORT
QUÉBEC

WITH A DEPTH OF 15 METERS, THE PORT OF QUÉBEC IS THE LAST DEEP WATER STOP BEFORE THE GREAT LAKES AND THE AMERICAN MIDWEST. SET COURSE FOR QUÉBEC—A CARGO FULL OF SHIP-SIZE BENEFITS AND ECONOMIES OF SCALE.

WWW.PORTQUEBEC.CA



YouTube



The Port of Thunder Bay has been enjoying robust growth in grain and potash shipments as well as project cargo.

Le Port de Thunder Bay a enregistré une croissance robuste des expéditions de grain et de potasse, de même que des cargaisons spéciales.

l'automne – à l'extrémité sud du parc industriel de l'île Ridley, dans le corridor routier, ferroviaire et de services publics récemment aménagé.

Le centre manutentionnera des légumineuses et des céréales (lentilles, pois, fèves, soja, lin et blé) ainsi que d'autres cultures spéciales qui arriveront par wagons-trémies de l'Ouest canadien, du Canada central et du Midwest. Les marchandises seront empotées dans des conteneurs maritimes et exportées par Fairview.

L'initiative a été bien accueillie par les lignes maritimes qui font escale à Prince Rupert. «C'est une bonne nouvelle», a déclaré un porte-parole de MSC, laquelle a augmenté ses services transpacifiques à Prince Rupert après la faillite d'Hanjin l'an dernier.

Le plus grand port de l'île de Vancouver, Nanaimo, connaît une croissance soutenue depuis des années. Ses 5,4 millions de tonnes de 2016 représentaient une bonne augmentation par rapport aux 4,4 millions enregistrées en 2015. Et depuis 2010, le Port a ajouté trois millions de tonnes à son volume global.

L'augmentation de 2016 était principalement attribuable aux grumiers deux fois plus nombreux qui ont été manutentionnés au Quai général et au bond de 21 % du fret conteneurisé qui a atteint 43 400 EVP.

Le PDG de l'Administration portuaire de Nanaimo, Bernie Dumas, fait remarquer que le Port a investi près de 4 millions de dollars canadiens dans ses infrastructures depuis deux ans, de même que pour acquérir un portique mobile afin de faire face au flux croissant de conteneurs océaniques. «Nous prévoyons d'autres investissements pour le transport maritime à courte distance (TMCD) à notre terminal de Duke Point dans les prochaines années afin de répondre aux besoins de l'île de Vancouver en matière de fret international.»

Un autre atout, c'est une vaste zone de dépôt qui est attrayante pour les propriétaires de cargaisons spéciales et les

transported in hopper cars by rail from Western and Central Canada and the US Midwest. The cargo will be transferred to ocean containers for export via the Fairview Container Terminal.

This initiative has elicited positive response from shipping lines calling at Prince Rupert. "This is welcome news," said a spokesperson for MSC, which has increased its transpacific services to Prince Rupert following last year's demise of Hanjin.

The largest port on Vancouver Island, Nanaimo has been seeing steady growth in recent years. Total throughput in 2016 of 5.4 million tonnes represented a healthy spike from the 2015 volume of 4.4 million tonnes. And since 2010, the port has added 3 million tonnes to its overall volume.

The 2016 increase was chiefly due to a doubling of the number of raw log ships handled at the Assembly Wharf Terminal and a 21% jump in container cargo to 43,400 TEU.

Bernie Dumas, president and ceo of the Nanaimo Port Authority, notes that the port has invested nearly C\$4 million in infrastructure over the past two years and in a mobile crane to meet the increased flow of ocean containers. "Further shortsea investments are planned at our Duke Point Terminal in the coming years to address the international cargo needs of Vancouver Island."

Part of the positive scenario as well is a large laydown area that has been attracting project cargo owners and such leading world project carriers as AAL.

Meanwhile, located on a 40 km inlet on the west side of Vancouver Island, Port Alberni saw its traffic increase to 1.64 million tonnes in 2016 from 1.57 million tonnes in 2015. Core business comes from logs and lumber.

transporteurs internationaux qui les desservent comme AAL.

Par ailleurs, Port Alberni, situé dans un inlet de 40 km du côté ouest de l'île de Vancouver, a manutentionné 1,64 million de tonnes en 2016 contre 1,57 million en 2015. Les principaux contributeurs ont été les grumes et le bois d'œuvre.

Mais le plan ambitieux pour diversifier radicalement la base de marchandises grâce à la construction (avec l'appui financier d'Ottawa) d'un vaste terminal automatisé pour le déchargement des mégas porte-conteneurs et le transbordement de leurs cargaisons sur des barges qui iraient livrer les marchandises pré-triées le plus près possible de leur destination finale est toujours d'actualité. Les avantages de ce modèle de distribution en étoile appelé Pôle de transbordement de Port Alberni (PATH) sont expliqués par le PDG Zoran Knezevic dans une interview avec Colin Laughlan relatée à la page 63 du dossier sur la Porte du Pacifique du *Maritime Magazine*.

Les ports des Grands Lacs

Les tonnages totaux au Port de Thunder Bay se sont élevés à 8,83 millions de tonnes en 2016, tout près des 8,9 millions de tonnes de 2015. En mai dernier, les cargaisons de grain, gonflées par des niveaux records de canola, ont atteint un sommet de 920 000 t, 100 000 t de mieux que la moyenne mensuelle – et les expéditions de potasse vers

But still very much alive is the ambitious plan to dramatically diversify its cargo base by building (with requested federal financing support) to build a huge automated terminal that would unload containers from mega containerships and transfer them to dedicated cellular barges that would deliver pre-sorted cargo at the closest point to the end destination.

The advantages of this hub-and-spoke model called Port Alberni Transshipment Hub (PATH) are explained by port chief executive Zoran Knezevic in an interview on page 63 with Colin Laughlan within the Pacific Gateway dossier of *Maritime Magazine*.

Great Lakes port horizons

Total Thunder Bay Port volumes in 2016 amounted to 8.83 million tonnes, almost a dead tie with the previous year's 8.9 million tonnes. In May of this year, grain shipments, augmented by record levels of canola, topped 920,000 tonnes—100,000 tonnes more than the monthly average—and outbound potash shipments at 134,000 tonnes recorded the highest monthly volume since April 2007. The only potash loading point on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, the majority of its shipments are exported to international ports in Brazil and Europe. Bolstered by significant grain and decade-high potash volumes, total cargo, as at May, was 20% higher than average year-to-date.

**PORT OF
TORONTO**

*Your direct link to the heart
of the city and beyond*

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

A major inland port just minutes from the downtown core, the Port of Toronto provides quick, reliable access to 33 percent of the Canadian market. With more than 200,000 square feet of warehousing space and over 30 acres of paved marshalling area, the Port of Toronto is your connection to Southern Ontario and the world.

PortsToronto.com

OWNED AND OPERATED BY:

**PORTS
TORONTO**

l'étranger représentaient un sommet mensuel (134 000 t) depuis avril 2007. Comme le Port est le seul point de chargement de la potasse dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, la majorité du fret qui y transite est exporté vers des ports internationaux du Brésil et d'Europe. Gonflé par d'importants volumes de grain et des sommets en 10 ans pour la potasse, le fret total s'établissait en mai à 20 % de mieux que le cumul annuel moyen pour des mois comparables.

Au terminal Keefer, l'Administration portuaire de Thunder Bay a procédé à d'importants travaux de modernisation des hangars de transit. Selon le PDG Tim Heney, les améliorations les plus importantes ont été le remplacement de 100 000 pi² de toiture, l'installation d'un nouveau système d'extincteurs et la réfection de la maçonnerie. On a aussi apporté des améliorations au quai de béton et acquis un groupe d'éclairage mobile pour faciliter la manutention du fret après les heures normales de travail.

Après avoir connu l'une de ses meilleures années en 2015, le Port de Windsor a vu ses volumes de granulats chuter de 30 % à cause de l'achèvement du complexe douanier du pont international Gordie-Howe, ce qui a entraîné une baisse du trafic total de 15,5 %, à 4,8 millions de tonnes. Le PDG de l'Administration portuaire de Windsor, David Cree, a déclaré: «Nous prévoyons que le début de la construction du pont lui-même va provoquer une forte

At Keefer Terminal, Thunder Bay Port Authority conducted significant capital upgrades to transit sheds. Said CEO Tim Heney, "Major improvements include the replacement of 100,000 sq. ft. of roofing, new sprinkler systems and masonry upgrades. Other infrastructure upgrades include concrete wharf improvements and the purchase of a mobile lighting plant to facilitate after-hours cargo operations."

After one of the Port of Windsor's best years in 2015, construction aggregate volumes decreased 30% with completion of the Gordie Howe International Bridge's customs plaza, dropping total traffic by 15.5% to 4.8 million tonnes. David Cree, President & CEO, Windsor Port Authority, said, "We are anticipating that once construction starts on the bridge itself, we will see a further surge in construction aggregates during those years." Despite the decline, bright spots included steel imports that grew 28%, grain and related products by 24% and petroleum products through the Sterling Marine Fuels dock by 3%.

The Port of Hamilton handled total volumes of 9.28 million tonnes in 2016 compared to 9.24 million tonnes in 2015. Initiated were two major infrastructure projects: a \$50 million G3 Canada grain export terminal at Pier 26 and, scheduled to open in July, a \$45 million Parrish & Heimbecker flour mill at Pier 10.



Investment momentum at the Port of Hamilton is driving further diversification of cargo flows.

Les investissements dans le port de Hamilton facilitent la diversification des flux de marchandises.

Full Seaway Depth...

On the north shore of Lake Ontario



- Heavy lifts
- Project cargoes
- Bulk handling
- Transit shed
- Industrial land for port related industries
- Acres for open storage
- Bonded warehousing
- Equipment to suit all needs
- Direct access to Highway 401

One call provides full service, including

- stevedoring
- storage
- distribution and
- inland transportation

Rail Spur and Dimensional Move Track

Canada



President and CEO
Oshawa Port Authority
Tel. : (905) 576-0400
Fax : (905) 576-5701

Terminal Manager
Oshawa Stevedoring Inc.
Tel. : (905) 728-9299
Fax : (905) 728-7898

www.oshawaportauthority.ca

reprise des volumes de granulats.» Il y a eu des points positifs malgré la baisse: les importations d'acier ont augmenté de 28 %, les céréales et les produits connexes, de 24 %, et les produits pétroliers au quai de Sterling Marine Fuels, de 3 %.

En 2016, 9,28 millions de tonnes au total ont transité par le Port de Hamilton, comparativement à 9,24 millions de tonnes en 2015. Deux projets d'infrastructure majeurs ont été entrepris: la construction au quai 26 d'un terminal d'exportation de grain de G3 Canada au coût de 50 M\$ et d'une minoterie de 45 M\$ de Parrish & Heimbecker au quai 10 qui devrait ouvrir en juillet.

«Nous nous attendons à ce que les investissements dans le Port de Hamilton continuent au même rythme en 2017», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton. «Nous cherchons des façons d'optimiser l'utilisation des terrains que nous possédons afin d'accroître les volumes de fret transitant par le Port et de desservir des chaînes d'approvisionnement régionales diversifiées en produits alimentaires, produits manufacturiers et matériaux de construction.»

Le Port d'Oshawa a manutentionné 372 301 t, une légère baisse de 2 % par rapport à 2015. La PDG Donna Taylor a déclaré: «Nous sommes très heureux d'accueillir à Oshawa Ciment McInnis, avec qui nous avons conclu une entente à long terme pour recevoir, entreposer et distribuer ses produits depuis notre quai Est. Nous sommes aussi vraiment fiers d'héberger The Mission to Seafarers et nous félicitons la révérende Judith Altree pour son dévouement. Ces deux nouveaux clients contribuent à la diversification des activités du Port.»

Le tonnage total à Ports Toronto a augmenté de plus de 14 % à 1,87 million de tonnes. Les cargaisons de ciment ont totalisé 690 000 t, une amélioration de 17 % et un sommet en 20 ans. Les quantités de pierre, de granulats et de sable ont presque triplé, tandis que les importations de sel augmentaient de 4 %.

Le PDG Geoffrey Wilson a commenté: «Qu'il s'agisse du sucre que nous mettons dans notre café, du sel épandu

«We expect the investment momentum at the Port of Hamilton to continue in 2017 ,» said Ian Hamilton, President & CEO, Hamilton Port Authority. «We are looking at ways to further optimize the lands within our portfolio to increase the amount of cargo coming through the Port and to serve diversifying regional supply chains in agri-food, manufacturing and construction materials.»

The Port of Oshawa moved total volumes of 372,301 tonnes, a slight 2% downturn from 2015. President & CEO Donna Taylor, said, «We are very pleased to welcome McInnis Cement to the Port of Oshawa under a long term throughput agreement to receive, store and distribute product from our east wharf. We are also truly proud to be able to offer a home to the Mission to Seafarers and we commend Reverend Judith Altree for her dedication. Both these new ventures contribute to the diversity of the Port.»

PortsToronto's overall tonnage of 1.87 million tonnes rose more than 14%. Cement cargos at 690,000 MT improved by 17%, attaining a 20-year high. Stone, aggregate and sand levels nearly tripled, while salt imports swelled by 4%.

Said CEO Geoffrey Wilson, «From the sugar we use to sweeten our coffee to the salt used on our roads to keep drivers safe during the winter months to the concrete used to support the city's booming construction industry, it's clear the goods delivered through Toronto's port have a significant impact on industry in the city.»

Located on the St. Lawrence waterway 330 kms east of Toronto, the Port of Johnstown moved total cargo of 1.2 million tonnes, slightly below 1.4 million tonnes in 2015 but above the five-year average of 1.2 million. Major asset upgrades included completion of the \$39 million New Marine Terminal, a new dock and additional storage space for two new grain bins. As a result of these infrastructure investments, the Port continues an upward trend that started in 2012.



CANADA'S GATEWAY TO THE WEST

- » Best choice for project cargo
- » Liebherr LHM 320 mobile harbour crane
- » Direct rail access by CN and CP to Western Canada
- » Minimize handling, time and cost
- » Extensive staging area and storage



Thunder Bay Port Authority
T: (807) 345-6400
E: tbport@tbaytel.net
W: portofthunderbay.ca



portofthunderbay.ca

sur nos routes pour assurer la sécurité des automobilistes pendant l'hiver ou du béton utilisé par l'industrie de la construction en plein essor, les marchandises livrées par le Port de Toronto ont de toute évidence une importance considérable pour l'activité industrielle dans la ville.»

Situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent à 350 km à l'est de Toronto, le Port de Johnstown a manutentionné au total 1,2 million de tonnes de fret, un peu moins que les 1,4 million de tonnes de 2015, mais plus que la moyenne quinquennale de 1,2 million. Les grands travaux effectués ont notamment été l'achèvement de la nouvelle gare maritime de 39 M\$, la construction d'un nouveau quai et l'aménagement d'espace d'entreposage additionnel pour deux nouvelles cellules à grain. Ces investissements permettent au Port de continuer de surfer sur la tendance haussière amorcée en 2012.

Le directeur général du Port, Robert Dalley, a indiqué ce qui suit: «Le Port de Johnstown continue sur une lancée impressionnante qui a été déclenchée par des investissements dans les installations céréalières et dans les services portuaires ainsi que par des améliorations apportées à la gestion des opérations. Nous allons continuer de chercher à nous améliorer, y compris en parachevant l'automatisation du silo à grain pour rendre son utilisation plus sécuritaire et plus efficace.»

Aux Journées du port en juin, M. Dalley a noté que les investissements dans les infrastructures avaient attiré une nouvelle clientèle des secteurs agricole et sidérurgique.

Port General Manager Robert Dalley said, “The Port of Johnstown continues an impressive upward trend that began as a result of investments in both grain and harbor services as well as improvements made in managing the operations. We will continue to keep our focus on continuous improvements initiatives including further automating the grain elevator to make it safer and more efficient.”

At the Port Day event in June, he noted that the infrastructure investments have attracted new business from the agricultural and steel sectors.

St. Lawrence ports

Again in 2016, the Port of Montreal handled a record volume of goods, 35.4 million tonnes, which rose 10.4%. Celebrating its 50th anniversary of container shipping, Montreal box throughput remained stable at 13.1 million tonnes. Liquid bulk recorded a 37.4% upswing, with 13.7 million tonnes handled. At 8.4 million tonnes, dry bulk, such as grain, sugar and iron ore, dropped 3.7%.

In an interview, Tony Boemi, Vice-President Growth and Development, reported that another banner year was in progress in 2017, with total tonnage at the end of May up by 12.4% and container traffic up by nearly 11% – “largely attributed to the Mediterranean services.

He also confirmed the trend of sharply-rising Asia-related business, complementing the port's traditional strong position in the North Atlantic trade. “The trend

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



APM

Traffic remains on a constant growth path at the Port of Montreal celebrating its 50th anniversary of container shipping this year.

Les tonnages augmentent régulièrement au Port de Montréal qui célèbre cette année le 50^e anniversaire de la manutention de ses premiers conteneurs.

Les ports du Saint-Laurent

Le Port de Montréal a encore manutentionné une quantité record de marchandises, soit 35,4 millions de tonnes, une augmentation de 10,4 %. En cette année du 50^e anniversaire de la manutention de ses premiers conteneurs, le Port de Montréal a vu ses flux conteneurisés rester stables à 13,1 millions de tonnes. Le vrac liquide manutentionné a bondi de 37,4 %, à 13,7 millions de tonnes. Les 8,4 millions de tonnes de vrac sec (céréales, sucre et minerai de fer) représentaient une diminution de 3,7 %.

En interview, le VP, Croissance et développement, Tony Boemi, a indiqué que 2017 s'annonçait comme une autre année record, car à la fin de mai, les tonnages totaux étaient en hausse de 12,4 % et le trafic conteneurisé, de près de 11 % – «augmentation largement attribuable aux services méditerranéens».

M. Boemi a aussi souligné que les échanges avec l'Asie étaient toujours en forte hausse, confirmant la position traditionnellement solide du Port dans le commerce nord-atlantique. «La tendance au transbordement se maintient. Les cargaisons asiatiques représentaient ce printemps 25 % de notre chiffre d'affaires et nous nous attendons à ce que cette tendance se maintienne.»

Le nouveau terminal international Viau a été inauguré en 2016. Quand il sera achevé, la capacité de manutention totale du Port atteindra 2,1 millions d'EVP. Parmi d'autres projets majeurs, on peut citer la mise en place du portail

of transshipment continues. Asia cargo this past spring represented 25% of our business and we expect this trend to continue."

The new Viau international container terminal was inaugurated in 2016. When completed, it will the Port's total handling capacity to 2.1 million TEUs. Other major projects included development of the Boucherville Street truck entrance, ongoing implementation of the electronic navigation system and launch of a Web application for truck drivers to improve traffic flow and mobility on Port territory.

To increase productivity and competitiveness at Canada's second largest port, the Government of Quebec this spring announced funding of \$40 million to upgrade infrastructures at the Port of Montreal. Shippers stand to benefit from gains in terminal capacity and fluidity in movements.

May also saw the inauguration of M/T **Damia Desgagnés**, the very first Groupe Desgagnés vessel fuelled by liquefied natural gas (LNG). Opting for an eco-friendly marine fuel for all Quebec ship owners, Gaz Métro and the Port of Montreal hope the availability of LNG supply solutions will be a first step in encouraging vessel operators to follow the lead taken by Desgagnés and move toward this efficient, cost-effective and clean option.

In 2016, the Port of Trois-Rivières handled 2.8 million tonnes. General cargo traffic increased by 26% and

d'entrée de camions de la rue De Boucherville, l'implantation du système de navigation électronique et le lancement d'une application Web destinée aux chauffeurs de camions afin d'améliorer la fluidité de la circulation et la mobilité sur le territoire du Port.

Afin d'accroître la productivité et la compétitivité dans le deuxième port du Canada en importance, le gouvernement du Québec a annoncé ce printemps une subvention de 40 M\$ pour améliorer les infrastructures dans le Port de Montréal. L'augmentation de capacité des terminaux et une meilleure fluidité de la circulation devraient profiter aux expéditeurs.

On a aussi assisté en mai à l'inauguration du **Damia Desgagnés**, tout premier navire du groupe Desgagnés fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL). En optant pour un carburant marin écologique, Desgagnés se pose en précurseur pour tous les propriétaires de navires québécois. Gaz Métro et le Port de Montréal espèrent que l'offre de solution d'approvisionnement en GNL constituera un premier pas pour encourager les armateurs à emboîter le pas au Groupe Desgagnés.

En 2016, le Port de Trois-Rivières a manutentionné 2,8 millions de tonnes. Les marchandises générales ont augmenté de 26 % et le vrac liquide, de 12 %. Plombé par une diminution du grain, le tonnage de vrac solide a chuté de 2,6 à 2,3 millions de tonnes.

L'inauguration du Terminal 13, spécialement conçu pour la manutention d'une vaste gamme de produits, a toutefois été l'événement marquant de l'année dernière.

liquid bulk traffic by 12%. Due to a decline in grain traffic, solid bulk traffic decreased from 2.6 million tonnes to 2.3 million tonnes.

However, specially designed to handle a wide range of products, new Terminal 13 was most definitely last year's most significant event. It increases total capacity by 10%. "Local companies now have better access to foreign markets," said Gaétan Boivin, President & CEO. Added to this major investment was construction of Hangers 24 and 25. This year, extension of Dock 10 to replace Pier 9 will quadruple outdoor storage area.

Last year marked a return to growth for the Port of Québec in tonnage handled. After three years of a down cycle for raw materials, the Port registered a nearly 16% increase in total cargo to 24.8 million tonnes. Playing a key role was the rebound in world commodity prices.

"This performance highlights the importance of the Port of Québec's strategic positioning on major international trade routes and particularly the unique advantages of the St. Lawrence/Great Lakes corridor with its 15-metre depth at low tide and full intermodality," said Québec Port Authority President & CEO Mario Girard.

The Port of Valleyfield's total volume surged to 623,094 tonnes compared to 546,344 tonnes in 2015. "We broke a record in terms of tonnage in 2016," said Jocelyn Demers, Chairman of the Board. "This record year reflects the excellence of the Port Authority and the stevedoring company, Valport Maritime Services, which provides a personalized service to its customers

WHY GO WEST TO SHIP EAST?



Did you know that in 2016, one in five containers handled at the Port either originated in or was destined for Asia? Thanks to our direct connections with transshipment ports in the Mediterranean and Northern Europe, we offer competitive and alternative routings to Southeast Asia and the Far East.

Find out what we can do for you at port-montreal.com/why-montreal

PORT  MONTRÉAL
Trading with
the World

Celui-ci augmente la capacité totale de 10 %. «Les entreprises locales ont désormais un meilleur accès au marché étranger», a déclaré le PDG Gaétan Boivin. Outre cet investissement important, il faut signaler la construction des hangars 24 et 25. Cette année, le prolongement du quai 10 pour remplacer la jetée 9 va quadrupler l'espace d'entreposage extérieur.

L'an dernier marquait pour le Port de Québec un retour à la croissance du tonnage manutentionné. Après trois ans de cycles baissiers pour les matières premières, le Port a enregistré une hausse de près de 16 % du fret total manutentionné, à 24,8 millions de tonnes. La remontée des prix mondiaux des produits de base a joué un rôle clé.

«Ces résultats soulignent l'importance de la situation stratégique du Port de Québec sur de grandes routes commerciales internationales et tout spécialement les atouts uniques du corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs qui offre une profondeur d'eau de 15 mètres à marée basse et une intermodalité complète», a indiqué le PDG de l'Administration portuaire de Québec, Mario Girard.

Le tonnage total transitant par le Port de Valleyfield a bondi à 623 094 t, comparativement à 546 344 t en 2015. «Nous avons abaissé un record en termes de tonnage en 2016», a déclaré le président du conseil, Jocelyn Demers. «Ce résultat reflète l'excellence de l'Administration portuaire et des Services maritimes Valport, la compagnie de manutention, qui offre à ses clients un service personnalisé qui s'appuie sur des liens exceptionnellement étroits.» On va construire un entrepôt de 50 000 pieds carrés et une aire de dépôt de 400 000 pieds carrés dans la partie est du port afin d'y entreposer des produits de vrac sec et des marchandises générales. Les travaux débutent en septembre et seront achevés pour la fin de l'année.



Spliethoff

Multi-purpose Spliethoff vessels call regularly at the Port of Valleyfield.

Des navires polyvalents de Spliethoff font régulièrement escale au port de Valleyfield.

through exceptionally close relationships.” Under construction are a 50,000 sq. ft. warehouse and a 400,000 sq. ft. laydown area in the Port’s east section to store dry bulk products and general cargo. Construction starts in September for completion by the end of the year.

While Port of Saguenay’s total volumes dropped to 295,930 tonnes compared to 341,042 tonnes in 2015, good news comes from three projects in the Industrial Port area.

BlackRock Metals’ new plant at Grande-Anse transforms Vanadium-Titanium-Magnetite (VTM) concentrate for production of cast iron and ferrovanadium for export to US and European markets. Construction of the railway service was a decisive factor in the decision. GNL Quebec’s natural gas liquefaction, storage and transshipment facility will be built on land near Grande-Anse terminal. In operation by 2023, it will export 11 million tons of LNG annually

Même si les volumes totaux au Port de Saguenay ont chuté à 295 930 t comparativement à 341 042 t en 2015, trois projets dans le secteur du port industriel sont porteurs de bonnes nouvelles.

La nouvelle usine de la BlackRock Metals à Grande-Anse transforme du concentré de vanadium-titane-magnétite (VTM) pour la production de fonte et de ferrovanadium destiné à l'exportation vers les États-Unis et les marchés européens. La construction d'une voie ferrée de desserte a été un facteur décisif dans la décision d'implanter l'usine. GNL Québec va construire une installation de liquéfaction, emmagasinage et transbordement du gaz naturel sur un terrain voisin du terminal de Grande-Anse. L'installation, qui entrera en service en 2023, exportera 11 millions de tonnes par année de GNL provenant de sources nord-américaines. Le troisième projet est le terminal maritime d'Ariane Phosphate sur la rive nord du Saguenay.

L'année dernière a bien commencé pour le Port de Sept-Îles lorsque la Cour supérieure du Québec a approuvé l'acquisition d'une partie des terrains appartenant à la minière Wabush. Cette parcelle de 407 ha permettra au Port d'entamer le développement près de ses trois installations: les terminaux de Pointe-Noire, de la Relance et le nouveau quai multi-usagers.

from North American supply sources. The third project is Ariane Phosphate's Maritime Terminal on the Saguenay River's north shore.

Last year got off to a great start at the Port of Sept-Îles with the Quebec Superior Court's approval to acquire part of the land owned by the Wabush mining company. This 407-hectare tract allows the Port to initiate development near its three facilities: the Pointe-Noire, Relance and new multi-user docks.

Despite difficult conditions occurring in the iron market last year, total volumes increased 1% to 23 million tonnes. Another highlight was resumption of shipping from Pointe-Noire with three iron ore vessels loading.

East Coast ports

Total tonnage at Port Saint John increased by 2,419 tonnes in 2016 when compared to the previous year, with overall tonnage handled at 26.4 million tonnes. Losses experienced in the dry bulk sector were buoyed by growth in liquid bulk, while break-bulk forest projects showed a small gain of 1,200 tonnes. In the container sector, 90,262 TEUs were handled in 2016, a slight decrease over the prior year.



OCEAN

MARINE INGENUITY

WE ARE PROPELLED BY OUR MARITIME PASSION

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry. Whatever your needs in **ship construction and repair, dredging, specialized equipment rental, harbour towing or marine transportation**, our expertise and creativity will be useful in providing you with ingenious solutions tailored to your needs.



GROUPOCEAN.COM

Pier expansion at the port of Saint John's supports a wide variety of offshore supply vessels.

L'agrandissement du quai au port de Saint John permet d'accueillir une grande variété de navires de soutien hauturiers.



En dépit de la conjoncture difficile dans le marché du fer l'an dernier, les volumes ont augmenté de 1 % pour atteindre 23 millions de tonnes. Un autre fait saillant a été la reprise du transport maritime depuis Pointe-Noire où trois minéraliers sont venus charger.

Les ports de la côte Est

Le tonnage total à Port Saint John a augmenté de 2 419 t en 2016 par rapport à l'année précédente, pour atteindre 26,4 millions de tonnes. Les baisses pour le vrac sec ont été contrebalancées par l'augmentation du vrac liquide, tandis que les produits forestiers augmentaient de 1 200 t. Dans le secteur des conteneurs, les 90 262 EVP manutentionnés en 2016 représentaient une légère diminution par rapport à 2015.

Compte tenu de la concrétisation imminente au terminal à conteneurs du projet de modernisation de 205 M\$ du côté ouest, le PDG de Port Saint John, Jim Quinn, a déclaré que le Port était dans une phase de transition vers les étapes suivantes de sa modernisation.

With construction on the \$205 million West Side Modernization Project for the Port's container terminal soon to become a reality, Jim Quinn, President & CEO, Port Saint John, said, "We are in a transitional phase in the next steps of modernizing this Port."

Total tonnage handled at the Port of Belledune was 2.03 million tonnes, a 14.8 % increase over 2015, with a 36.6% increase in vessels calls. Though no significant infrastructure projects are currently underway at the New Brunswick port, a \$65,000 security guardhouse was built, an area paved on Terminal 3 at a cost of \$112,000 and \$440,000 invested on large maintenance work on its wharves.

Year-over-year containerized cargo growth for the Port of Halifax in 2016 came in at 15% with over 480,000 TEUs and the robust trend was continuing in the first quarter of 2017, quarter-over-quarter, with 14% growth. Total cargo last year was 8.3 million tonnes.



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE ECONOMIC
DEVELOPMENT COUNCIL

LA SODES, AU COEUR DE LA COMMUNAUTÉ MARITIME

Être membre de la Sodes, c'est :

- Protéger et promouvoir ses intérêts économiques
- Faire partie du plus important réseau d'acteurs de l'industrie
- Participer à des événements de promotion

SODES, A KEY MARITIME PLAYER

Being a SODES member is to:

- Protect and promote its economic interests
- Be a member of the most important stakeholder network of the industry
- Participate in various promotional events



@Sodesqc
www.st-laurent.org



WE KNOW WHAT POWERS YOU.

Sterling Fuels provides a full range of fuels and ExxonMobil lubricants, all of which meet the strictest industry standards. Just like the service we offer, whether by water, land or truck.

WINDSOR | SARNIA | HAMILTON | HALIFAX STERLINGFUELS.CA

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

Le Port de Belledune a manutentionné 2,03 millions de tonnes, 14,8 % de plus qu'en 2015, grâce à une hausse de 36,6 % des escales de navires. Même s'il n'y a pas de grands projets d'infrastructure en cours de réalisation dans ce port du Nouveau-Brunswick, un poste de garde de 65 000 dollars a été construit, une section du Terminal 3 a été pavée au coût de 112 000 \$ et 440 000 \$ ont été investis dans d'importants travaux d'entretien sur les quais.

Le fret conteneurisé a augmenté de 15 % au Port de Halifax en 2016 pour dépasser les 480 000 EVP et la tendance robuste s'est maintenue dans le premier trimestre de 2017 avec une croissance de 14 % par rapport au trimestre équivalent en 2016. Le tonnage total de fret manutentionné en 2016 s'est élevé à 8,3 millions de tonnes.

La PDG de l'Administration portuaire de Halifax, Karen Oldfield, a déclaré ce qui suit: «L'ajout de nouveaux services et l'expansion des services existants contribuent à l'augmentation du fret manutentionné à Halifax et nous travaillons coude à coude avec nos partenaires pour continuer sur cette lancée.»

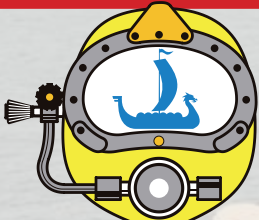
Au chapitre de l'amélioration des infrastructures, l'année dernière et l'année en cours ont été marquées par l'accent mis sur la planification à long terme avec des échéanciers exigeants afin de préparer le Port pour les 15 prochaines années et au-delà. Le plan directeur vise à préparer l'Administration portuaire à l'arrivée de porte-conteneurs de classe ultra (plus de 10 000 EVP), à des

Halifax Port Authority President & CEO Karen Oldfield said, "New services and expanded services are contributing to cargo growth through Halifax and we are working shoulder-to-shoulder with our stakeholders to build on that positive momentum."

As for infrastructure developments, last year and this year focused on long term master planning with aggressive timelines to ready the Port for the next 15 years and beyond. The master plan aims to prepare for the arrival of 'ultra-class' containerized vessels of over 10,000 TEUs, large scale industrial mega projects and how the Halifax Seaport District can complement the urban growth and revitalization currently underway in downtown Halifax and Dartmouth. The HPA is working with partners including Halifax Regional Municipality and CN to identify alternative ways of reducing container truck traffic downtown.

The Port of St. John's in Newfoundland and Labrador dipped 4.5% in total tonnage to 1.7 million tonnes compared to 1.8 million tonnes in 2015. An important development is the expansion of Pier 17 West. The project adds two new, fully-equipped berths to support a wide variety of offshore energy-related vessels, such as platform supply, dive support and/or seismic vessels; wharf and landside capacity will increase to accommodate cranes and heavy equipment; and berthage capacity augmented to lower fuel emissions with shore power to allow vessels to plug in and turn off generators. **M**

***If it's ON, IN or NEAR the Water...
We do it!***



SODERHOLM

24 Hour Emergency Response Call: + 1 905 529.1344
Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

Divers Certified by CWB
"Class B" All Position U/W Welding

U/W Video
U/W Thickness Measurements

- Full commercial diving services
- Potable water
- Contaminated water
- Kool Suits
- Marine construction
- Confined space entry

Leif Soderholm, President and General Manager
lsoderholm@soderholmmaritime.com
Mobile Direct: (905) 572.0845
Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556 Fax: (905) 529.1370
Hamilton, Ontario – Canada

www.soderholmmaritime.com




Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com



Steve Farmer/APH

*The 10,062 **Zim Antwerp** was in late June the biggest containership to date to call at the Port of Halifax.*

Le **Zim Antwerp** de 10 062 EVP est devenu à la fin de juin le plus grand porte-conteneurs à avoir fait escale au port de Halifax.

**Congestion-free port with
gateway service to Montreal,
Toronto, Chicago, Detroit and
Indianapolis in 2-4 days.**

The facts and numbers speak
for themselves. See how a **small change**
can make a **big impact** on your bottom line.

Port of
Halifax
PortofHalifax.ca

projets industriels de grande envergure et à la façon dont le district du Halifax Seaport peut compléter la croissance urbaine et la revitalisation en cours dans le centre-ville de Halifax-Darmouth. L'APH travaille avec différents partenaires, dont la municipalité régionale d'Halifax et le CN, pour trouver des moyens de réduire le nombre de camions porte-conteneurs circulant dans le centre-ville.

Le Port de St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador a enregistré une diminution de 4,5 % du tonnage total, lequel s'est arrêté à 1,7 million de tonnes contre 1,8 million de tonnes en 2015. Un projet important est l'expansion de la Jetée 17 Ouest. Elle ajoutera deux nouveaux postes très bien équipés pour accueillir une grande variété de navires hauturiers comme des navires de ravitaillement extracôtiers, des bâtiments de soutien aux plongeurs ou des navires sismologiques; la capacité aux quais et à terre sera augmentée pour recevoir des grues et de l'équipement lourd; et la capacité d'amarrage sera améliorée pour diminuer les émissions grâce à la fourniture d'alimentation à quai pour permettre aux navires de se brancher et de fermer leurs génératrices. **M**

Total 2016 cargo of ACPA ports Tonnage 2016 des ports de l'AAPC

Port	milliers de tonnes	000's tonnes
Vancouver	136 000	136,000
Montréal	35 000	35,000
Saint John	26 400	26,400
Québec	24 800	24,800
Sept-Îles	23 000	23,000
Prince Rupert	19 000	19,000
Hamilton	9 300	9,300
Thunder Bay	8 830	8,830
Halifax	8 270	8,270
Nanaimo	5 400	5,400
Windsor	4 800	4,800
Trois-Rivières	2 800	2,800
Belledune	2 030	2,030
Toronto	1 870	1,870
St. John's	1 725	1,725
Port Alberni	1 640	1,640
Oshawa	372	372
Saguenay	296	296

Source: individual ports

NDLR

Quelques jours après avoir fait parvenir sa contribution pour l'article qui précède, Kathlyn Horibe a été emportée par une terrible maladie. L'équipe du *Maritime Magazine* offre ses plus sincères condoléances à sa famille dans ces tragiques circonstances. Ses collaborations journalistiques toujours judicieuses et à propos nous manqueront assurément beaucoup.

EDITOR'S NOTE

Within a few days of filing her report for this article, Kathlyn Horibe was struck by a terrible illness that rapidly took her life away. The team at *Maritime Magazine* extends its most heartfelt condolences to her family on this tragic development. Her valuable, dedicated journalistic contributions in recent years will certainly be greatly missed.



BATTERY POWERED VESSELS

DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry. Safeguarding life, property and the environment through new technology, the emerging new battery technology solution makes it possible to use stored energy for propulsion. With design ranging from hybrid solution to 100% pure configurations for safer, smarter and greener vessels.

DNV GL can support you with:

- Classification • Verification • Environmental performance • Battery performance modeling • Independent engineering
- Operational performance efficiency solutions • Enhanced LNG solutions • Greener DP operation • Energy storage

CONTACT US

DNV GL Halifax
DNV GL St. John's
DNV GL Montreal

halifax.maritime@dnvgl.com
st.johns.maritime@dnvgl.com
montreal.maritime@dnvgl.com

DNV GL Vancouver
DNV GL Ottawa
DNV GL New York

vancouver.maritime@dnvgl.com
ottawa.maritime@dnvgl.com
newyork.maritime@dnvgl.com

Learn more at
www.dnvgl.us/maritime

Privatization debate heats up

Débat musclé sur la privatisation

Leo Ryan

Le rapport d'un groupe de réflexion a récemment ravivé l'opposition à la privatisation des ports du Canada dont l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) est le fer de lance. Le plus grand port du Canada conteste les conclusions d'un rapport de l'Institut C.D. Howe qui recommande de privatiser les quatre principaux ports canadiens pour dégager jusqu'à 3,4 milliards de dollars à dépenser pour des infrastructures nationales prioritaires, comme des réseaux de transport en commun et des routes.

Une polémique fait rage dans les milieux portuaires canadiens depuis que le gouvernement fédéral a demandé en novembre dernier à Morgan Stanley d'évaluer financièrement les propriétés portuaires qui sont depuis 1998 des entités autonomes sans lien de dépendance avec le gouvernement. La proposition de recyclage d'actifs faite par Morgan Stanley paraît s'inspirer des changements apportés récemment en Australie.

En réaction, le PDG du Port de Vancouver, Robin Silvester, a vertement critiqué le rapport de Morgan Stanley. Au nom des expéditeurs canadiens, le président de l'Association canadienne de gestion du fret, Neil McKenna, a pour sa part prévenu que la privatisation des administrations portuaires pourrait décourager les investissements dans les infrastructures parce que la quête du profit prendrait le pas sur l'intérêt public.

Face à ces réserves, le ministre fédéral des Transports Marc Garneau a déclaré plus tôt cette année que le nouveau gouvernement libéral ne cherchait qu'à «analyser différents scénarios» et qu'il ne fallait pas en conclure que la décision de privatiser les ports et les aéroports était prise.

«Nous pensons que le modèle de gouvernance actuel fonctionne très bien et nous permet de bien nous acquitter de notre mandat, qui est de faciliter le commerce du Canada et de le faire en tenant compte des préoccupations de la population et en protégeant l'environnement», a mentionné un porte-parole de l'APVF.

«Nous réinvestissons près de 90 % de nos profits dans les infrastructures portuaires et la collaboration avec les administrations locales, provinciales et fédérales continue d'assurer le développement de nos portes qui font l'envie du monde entier», a déclaré le porte-parole au *Maritime Magazine*.

Et il a surenchéri: «Un investisseur privé voudrait un rendement du capital investi qui devrait être prélevé sur les sommes dévolues aux infrastructures ou provenir de majorations des loyers et des droits payés par les locataires et les utilisateurs, ce qui aurait de sérieuses répercussions sur la compétitivité à long terme de la porte.» **M**

A recent report by a think tank has rekindled opposition spearheaded by the Vancouver Fraser Port Authority to privatizing Canada's ports. Canada's biggest port strongly rejects the conclusions of a C.D. Howe Institute report recommending that Canada's four leading ports should be privatized so that up to \$3.4 billion dollars in additional funding could be allocated to such national infrastructure priorities as public transit and new highways.

A controversy has been swirling in Canadian port circles since last November when Morgan Stanley was asked by the federal government to provide financial advice on port holdings which have been operating since 1998 as financially self-sufficient entities at arm's length from the government. Morgan Stanley's asset-recycling proposal appeared inspired by recent developments in Australia.

Robin Silvester, President and CEO of the Port of Vancouver, responded to the Morgan Stanley report with sharp criticism. And on behalf of Canadian shippers, Neil McKenna, Chairman of the Freight Management Association of Canada, warned that privatizing port authorities could negatively impact the incentive to invest in infrastructure when the objective is profit and not the public interest.

Amidst such reservations, Federal Transport Minister Marc Garneau said earlier this year that the decision by the new Liberal government to study potential privatization of the country's ports and airports was simply a matter of "exploring different possibilities. It is by no means a done deal."

"From our perspective, the governance model that we currently have in place works very well to allow us to deliver effectively on our mandate, which is to enable Canada's trade and to do so considering the concerns of the community and protecting the environment," said a spokesperson for the Vancouver Fraser Port Authority.

"Nearly 90 per cent of our earnings beyond operating costs are reinvested in port infrastructure, and collaboration with local, provincial and federal governments continues to result in gateway development that is envied worldwide," the spokesperson told *Maritime Magazine*.

Continuing, the Vancouver port spokesperson said: "A private investor would require a return on that investment that would have to come from current infrastructure funding and/or higher rents and fees for port tenants and users. This would have a serious impact on the long-term competitiveness of the gateway." **M**



A recent study forecasts new records for Canada's cruise ports, with Vancouver leading the way.

Une étude récente prévoit de nouveaux records pour les ports de croisières du Canada, Vancouver en tête.

Les ports de croisière en plein essor

Booming times for Canada's cruise ports

Leo Ryan

Les navires de croisière, leurs passagers et leurs équipages, contribuent chaque année de manière importante à l'économie canadienne. En 2016, cette contribution a été estimée à 3,2 milliards de dollars: quelque 1 200 paquebots ont fait escale dans nos ports, y débarquant plus de 2,3 millions de passagers. En outre, de nouveaux records sont prévus pour 2017, à la faveur d'une augmentation rapide des dépenses de l'industrie des croisières dans les trois principales régions du pays pour les croisières fluviales et côtières, soit la Colombie-Britannique, le Québec et les provinces de l'Atlantique.

Vancouver est de loin le plus important port de croisière du Canada avec plus de 826 000 croisiéristes reçus en 2016, ce qui correspond à 37 % des passagers accueillis au pays l'année dernière. Sur la côte Est, la ville de Québec demeure une des destinations les plus populaires du monde pour les croisières internationales, comme en témoigne le prix «Best Destination Experience» que lui a décerné en 2016 le magazine *Cruise Insight*.

Cruise ships, together with their passengers and crew, make a significant annual contribution to the Canadian economy, estimated at \$3.2 billion in 2016 – when some 1,200 cruise ship calls were made at Canadian cruise ports generating more than 2.3 million passenger arrivals. Moreover, new records are foreseen in 2017 as cruise industry spending is increasing at a brisk rate in all three of Canada's major coastal cruise regions – BC, Quebec and Atlantic Canada.

Vancouver is, by far, the largest cruise port in Canada with more than 826,000 cruise passengers that accounted for 37% of passenger arrivals in Canada during 2016. And on the East Coast, Quebec City continues to be among the most popular world destinations for international cruises, as exemplified by being awarded the 2016 “Best Destination Experience” prize by *Cruise Insight* magazine.

The findings of a new study detailing the economic impact of the cruise industry in Canada cover

Les résultats d'une nouvelle étude détaillent l'ensemble des retombées économiques de l'industrie des croisières au Canada: dépenses des lignes de croisière à leur port d'attache et en escale, dépenses à terre des passagers et des équipages, commissions versées aux agences de voyage dans tout le pays, etc. L'étude, intitulée *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada*, a été réalisée par la firme Business Research & Economic Advisors (BREA) pour la Cruise Lines International Association-North West & Canada (CLIA-NWC) de Vancouver, Croisières du Saint-Laurent, l'Atlantic Canada Cruise Association et Cruise BC. L'étude s'appuie sur des données de 2016 ainsi que sur des comparaisons avec 2012, dernière année où une étude comparable avait été faite.

Les retombées économiques totales de 3,2 G\$, qui comprennent les dépenses directes et indirectes, ont augmenté de 34 % depuis 2012. Cette croissance est attribuable à une hausse des dépenses des lignes de croisière, des passagers et des équipages; à une majoration des taxes, notamment sur les aliments, le carburant et les ventes au détail; et à un taux de change favorable.

L'étude prévoit que l'augmentation de 9 % des passagers reçus, observée entre 2012 et 2016, est sur le point d'être éclipsée par un bond de 14 % prévu pour 2017, ce qui garantira une hausse supplémentaire des dépenses de l'industrie des croisières.

Le nombre d'emplois directs et indirects générés par cette industrie au Canada est estimé à un peu plus de 23 000, ce qui correspond à plus d'un milliard de dollars en salaires. Les emplois ainsi créés ont augmenté de 31 % depuis 2012.

À l'échelle régionale, les ports de Vancouver, Victoria, Prince Rupert et Nanaimo, en Colombie-Britannique, ont enregistré 63 % des arrivées de croisiéristes au

everything from spending by cruise lines home-porting and making port calls; to on-shore spending by passengers and crew members; to commissions paid to travel agents across the country. The study, entitled *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada 2016*, was prepared by Business Research & Economic Advisors (BREA) for the Vancouver-based Cruise Lines International Association-North West & Canada (CLIA-NWC), the St. Lawrence Cruise Association, the Atlantic Canada Cruise Association and Cruise BC. The study is based on data from 2016 with comparisons to 2012, the last time a comparable study was commissioned.

Total economic impact of \$3.2 billion – including direct and indirect spending – increased 34% since 2012, attributed to gains in cruise line, passenger and crew spending, along with increases in business taxes such as those on food, fuel and retail items, and a favourable Canadian exchange rate

The study predicts that the 9% increase in passenger visits between 2012 and 2016 is about to be eclipsed by a 14% single-year growth forecast for 2017, ensuring further gains in cruise industry spending.

The number of jobs generated by the industry in Canada – direct and indirect – is estimated at just over 23,000, paying just over \$1 billion in salaries and wages. Total employment generated by the cruise industry has increased 31% since 2012.

On a regional basis, the British Columbia ports of Vancouver, Victoria, Prince Rupert and Nanaimo account for 63% of Canadian cruise passenger arrivals with 1.3 million passengers. Vancouver is primarily a port of embarkation for Alaska cruises while the three other ports mainly serve as transit ports of Alaska cruises that originate at U.S. ports and Vancouver.

The remote, picturesque Port Alberni is targeting increased calls by cruise operators.

Le pittoresque Port Alberni veut attirer plus de paquebots de croisière.





The MS Maasdam was in June the first ship to dock at Montreal's new cruise terminal on Alexandra Pier.

Le **Maasdam** est devenu en juin le premier navire à accoster au nouveau terminal de croisières de la jetée Alexandra à Montréal.

Canada, soit 1,3 million de passagers. Vancouver est essentiellement un port d'embarquement pour les croisières à destination de l'Alaska, tandis que les trois autres sont surtout des ports de transit pour les croisières vers l'Alaska en provenance des États-Unis ou de Vancouver.

Les ports des provinces de l'Atlantique, Halifax en tête, ont accueilli 26 % des passagers reçus au Canada l'année dernière. Ces ports sont principalement situés sur les itinéraires Canada-Nouvelle-Angleterre, mais des escales y sont également effectuées par des navires d'excursion et des paquebots transatlantiques.

Les ports du Saint-Laurent, dont Montréal, Saguenay, Québec et Trois-Rivières, obtiennent les 11 % restants des arrivées enregistrées au Canada, soit un peu plus de 225 000 passagers.

The Atlantic Canada ports, led by Halifax, accounted for 26% of the Canadian passenger arrivals last year. These ports are chiefly on Canada-New England cruise itineraries, but calls are also made by expedition vessels and ships cruising on transatlantic itineraries.

The St. Lawrence ports, including Montreal, Saguenay, Québec and Trois-Rivières, account for the remaining 11% of Canadian passenger arrivals at just over 225,000.

Individual port forecasts for 2017

The Port of Vancouver is continuing to attract a wide spectrum of cruise lines and passengers from around the world. Approximately 840,000 cruise pas-

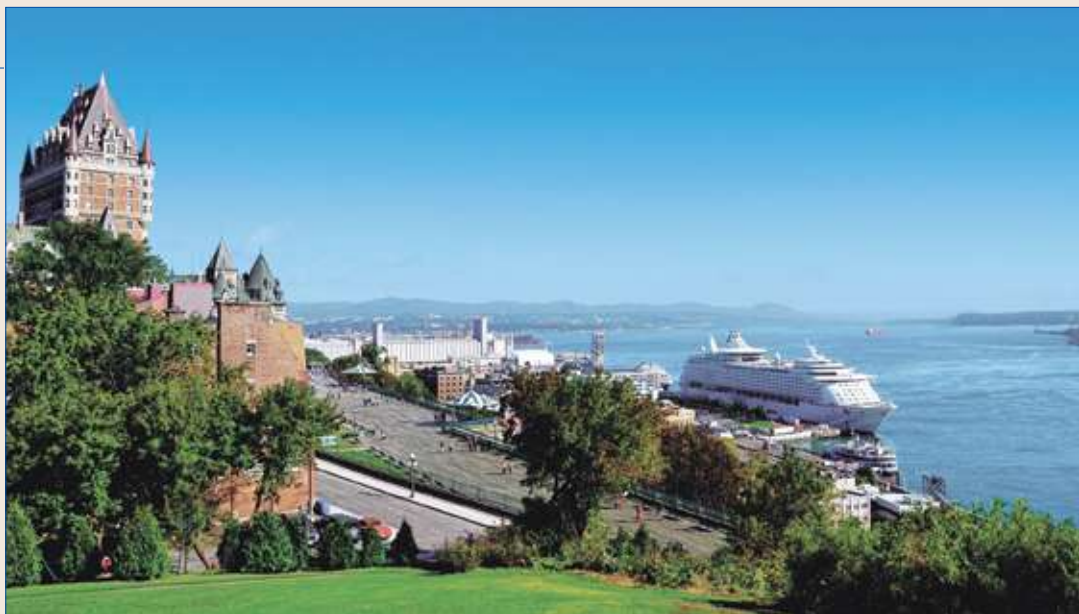
The Serenade of the Seas calling at the Port of Halifax.

Le **Serenade of the Seas** lors d'une escale au port de Halifax.



The Port of Québec is widely praised as one of the most popular destinations for international cruises.

Le port de Québec est l'une des destinations les plus populaires pour les croisières internationales.



QPA

Les prévisions 2017 pour chaque port

Le Port de Vancouver continue d'attirer une grande variété de lignes de croisière et de passagers du monde entier. Environ 840 000 croisiéristes y sont attendus au cours des 237 visites de navire prévues pendant la saison 2017, qui a débuté en avril avec l'arrivée du **Star Princess** au terminal de croisières de la Place du Canada. Il s'agit d'une augmentation de 2 % par rapport à 2016, et du plus important achalandage depuis 2010.

«Le nombre de croisiéristes à Vancouver est élevé et constant depuis 2013», affirme le PDG de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Robin Silvester.

Au Port de Québec, 2017 s'annonce comme une année record, avec 131 visites de navire prévues par 25 lignes de croisière. Les autorités portuaires prévoient une hausse importante de près de 30 % du nombre de croisiéristes, qui atteindrait les 200 000.

En raison de cette forte augmentation des activités, le Port prévoit faire bientôt l'essai de l'accostage au quai Paquet à Lévis, de l'autre côté du Saint-Laurent, pour alléger la pression sur le terminal de croisière Ross-Gaudreault. Un accord a été conclu à cet effet en mai dernier avec la Ville de Lévis. Le **Saga Sapphire**, de la ligne Saga Cruises, devrait être le premier à y accoster le 1^{er} octobre.

L'année dernière, le Port de Montréal a accueilli quelque 86 000 passagers et membres d'équipage. Cette année, avec un nouveau terminal de croisière pleinement opérationnel, on y prévoit une saison record, avec environ 110 000 visiteurs.

Pour sa part, le Port de Halifax prévoit que 2017 sera sa saison de croisière la plus achalandée à ce jour. La saison s'est ouverte fin avril et on attend un nombre record de passagers et d'escales, à savoir 173 escales et 274 000 visiteurs jusqu'à la fin d'octobre.

Avant le début de la saison 2017, l'Atlantic Canada Cruise Association attendait un nombre record de 750 000 croisiéristes dans la région. Cela représenterait un gain impressionnant de 30 % par rapport aux 574 000 passagers accueillis en 2016. **M**

sengers on 237 vessel visits are expected in Vancouver during the 2017 cruise season which kicked off in April with the arrival the **Star Princess** at Canada Place cruise terminal. This would represent a 2% increase over 2016 and highest volume since 2010.

"Vancouver cruise passenger volumes have been strong and steady since 2013," said Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority.

For the Port of Quebec, 2017 is emerging as a record year, with scheduled 131 vessel visits from 25 cruise lines. Port officials foresee the number of cruise passengers soaring by nearly 30% to 200,000 visitors.

As a result of the sharp rise in cruise activity, the port plans to soon start trial berthing at Quai Paquet at Lévis on the other side of the St. Lawrence River to alleviate pressure from the Ross Gaudreault Cruise Terminal. An agreement to this effect was concluded this past May with the City of Lévis. The **Saga Sapphire** of Saga Cruises is slated to be the first visitor on October 1.

Last year, the Port of Montreal welcomed some 86,000 passengers and crew members. This year, with a new cruise terminal in full operation, the Port of Montreal is anticipating a record cruise season with about 110,000 visitors.

For its part, the Port of Halifax has forecast that 2017 will be its busiest cruise season to date. A record number of passenger visits and vessel calls got underway in late April. Between April and the end of October, the port was expecting 173 vessel calls carrying 274,000 visitors.

Before the 2017 season was underway, the Atlantic Canada Cruise Association was forecasting a record number of 750,000 cruise passengers expected to visit the region. This would amount to an impressive 30% gain over the 2016 volume of 574,000 passenger visits. **M**

CANADA'S ASIA PACIFIC GATEWAY

Surging container trade posing logistics challenges

LA PORTE CANADIENNE DU PACIFIQUE

Les défis logistiques de la croissance du commerce conteneurisé

Colin Laughlan

Mediterranean Shipping Company has expanded its services to Canada's West Coast.

La Mediterranean Shipping Company a augmenté ses services sur la côte Ouest canadienne.

Un par la route, deux par bateau. Dans le Lower Mainland en Colombie-Britannique, nulle distinction du genre. L'envahissement se fait sur les deux fronts. Un Paul Revere des temps modernes pourrait galoper sur la côte Ouest en criant «Les conteneurs arrivent, les conteneurs arrivent!» Il est question après tout de l'«Eden», l'habitat naturel des aspirants au nirvana, des militants écologistes et des enthousiastes du plein air.

Il est vrai que les grosses boîtes métalliques arrivent en nombre grandissant ces dernières années. Depuis le lancement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP), au milieu des années 2000, le trafic conteneurisé au Port de Vancouver a augmenté régulièrement, jusqu'à un sommet de plus de 3 millions d'EVP en 2015.

Selon un scénario de référence de l'étude prévisionnelle du trafic conteneurisé dans le port préparée l'an dernier par Ocean Shipping Consultants, les flux conteneurisés croîtraient de près de 5 % par année pour atteindre 4,8 millions d'EVP en 2025. Les produits conteneurisés ne représentent qu'environ 18 % du tonnage global du Port, mais la Fondation Asie-Pacifique du Canada rapporte qu'en 2016, le commerce



One if by land, two if by sea. Across British Columbia's Lower Mainland there is no such distinction. They invade on both fronts. A modern-day West-Coast Paul Revere might be heard shouting: "The containers are coming, the containers are coming!" This is Lotusland after all – the natural habitat of bliss seekers, eco-warriors, and outdoor enthusiasts.

Indeed, the big steel boxes have been coming in rising numbers for several years. Since the launch of the Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI) in the mid-2000s, container traffic through the Port of Vancouver has grown steadily, to a peak in 2015 at over 3 million TEU.

According to a base case in the Port's Container Forecast study by Ocean Shipping Consultants last year, container throughput is expected to rise almost 5 per cent annually to 4.8-million TEU by 2025. While containerized products make up only about 18 per cent of the Port's overall tonnage, the Asia Pacific Foundation of Canada reported that Canada's 2016 bi-



APPR

bilatéral du Canada avec l'Asie-Pacifique a dépassé les 51 milliards de dollars pour les exportations et frôlé les 120 milliards de dollars pour les importations.

Une part assez considérable du commerce conteneurisé qui transite par la Porte canadienne du Pacifique est aussi manutentionnée à Prince Rupert, à quelque 750 km au nord de Vancouver. Depuis son inauguration en 2007, le terminal à conteneurs Fairview de Prince Rupert, desservi exclusivement par CN Rail, est l'un des ports intermodaux qui connaissent la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. Les volumes conteneurisés y ont atteint 776 412 EVP en 2015 et ce chiffre devrait être égalé ou dépassé cette année. Cet été, le terminal Fairview termine une phase d'expansion qui ajoute un demi-million d'EVP, ce qui porte sa capacité totale à 1,35 million. Il semble promis à un bel essor, compte tenu de la croissance du commerce avec l'Asie-Pacifique et de sa situation isolée qui facilite l'agrandissement. À la différence de ses homologues de la Porte situés plus au sud, comme le Port de Vancouver, Prince Rupert n'est pas limité dans son expansion par la diminution rapide des terrains industriels ou par la congestion routière.

lateral trade with the Asia Pacific region had reached over \$51-billion in exports and close to \$120-billion in imports.

A sizable portion of Canada's Pacific Gateway container trade also moves through the Port of Prince Rupert some 750 kilometers north of Vancouver. Since opening in 2007, Prince Rupert's Fairview Terminal, a dedicated container terminal served exclusively by CN Rail, has been among North America's fastest growing intermodal ports. Container volumes reached 776,412 TEU in 2015 and are expected to meet or exceed that volume this year. This summer the Fairview terminal is completing an expansion which adds ½ million TEU, bringing its total capacity to 1.35 million. Its future growth appears unfettered, if not simply because of increasing Asia Pacific trade, then because of its remote and expansive location. Unlike its Gateway counterpart to the south, Rupert's port is remote and expansive, and does not suffer from the rapidly diminishing industrial land and traffic congestion experienced around the Port of Vancouver.

«Metro Vancouver va effectivement être à court de terrains industriels viabilisables d'ici 15 à 20 ans, voire plus tôt», affirmait l'an dernier devant une assemblée de spécialistes des transports et de la logistique Richard Wozny du cabinet-conseil en immobilier de Vancouver Site Economics Ltd. «Et on pourra y manquer de terrains adaptés à des usages logistiques d'ici aussi peu que 10 ans», a-t-il indiqué, car les fournisseurs de logistique préfèrent s'implanter près des terminaux maritimes. «Sans terrain pour permettre la croissance et l'évolution, la chaîne d'approvisionnement et la porte internationale vont devenir moins concurrentielles et l'économie régionale en subira des impacts très négatifs», a déclaré M. Wozny.

Par la route, les conteneurs d'exportation qui transitent par Vancouver traversent principalement la «porte est» du Lower Mainland où deux routes rejoignent la Transcanadienne à la ville de Hope pour les 150 derniers kilomètres jusqu'à Vancouver. Quelques panneaux publicitaires destinés aux touristes indiquent toujours une durée de trajet de 90 minutes en voiture, mais c'était avant la circulation des camions chargés de conteneurs et le trajet peut aujourd'hui prendre jusqu'à deux fois plus de temps – en période de pointe estivale surtout, les véhicules roulent souvent au pas.

La BC Trucking Association, appuyée par la Colombie-Britannique et par la Chambre de commerce du Canada, réclame l'élargissement à 6 voies d'un tronçon de 100 km de la route n° 1 de Hope vers l'ouest. Dans son rapport de juillet 2017 sur les infrastructures, la Chambre de commerce demande à Ottawa d'augmenter sa contribution au Fonds national des corridors commerciaux au-delà des deux milliards de dollars prévus au budget 2017.

Pour le CP et CN Rail, l'efficacité est le premier objectif

De gros volumes de conteneurs gerbés arrivent directement dans les terminaux océaniques par les trains des deux chemins de fer principaux du Canada, le CN et le CP. Depuis le lancement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) en 2006, les deux compagnies

«Metro Vancouver's market will effectively run out of viable industrial land within the next 15 to 20 years or even sooner,” Richard Wozny, Principal of Vancouver-based real estate consultancy Site Economics Ltd., told a gathering of transportation and logistics professionals last year. “And it can run out of logistics-oriented land in as little as 10 years,” he said, arguing that logistics providers prefer to locate close to seaport terminals. “Without land on which to grow and evolve, the supply chain and international gateway will become less competitive and the regional economy will be severely negatively impacted,” Mr. Wozny said.

By road, export containers destined for the Port of Vancouver move mainly through the Lower Mainland's “East Gate” where two highways merge with the Trans-Canada at the town of Hope for the last 150 kilometre stretch to Vancouver. A few tourist advertisements still post the driving time as 90 minutes, but these pre-date today's container-truck traffic, which can take up to twice as long – summer traffic, in particular, often slowing to a crawl at peak periods.

The BC Trucking Association currently advocates widening a 100 kilometer stretch of Highway 1 to six lanes westward from Hope, a proposal supported by both the British Columbia and the Canadian Chamber of Commerce. In its July 2017 infrastructure report, the Canadian Chamber calls on the federal government to increase its contribution to a National Trade Corridor Fund over the \$2-billion allocated in Budget 2017.

CP and CN rail networks focus on efficiencies

By rail, large volumes of double-stacked containers arrive directly at the ocean terminals on Canada's two main lines, CN and CP. Since the launch of the Pacific Gateway and Corridor in 2006, the two companies have collaborated in a bi-directional running



Shipping Federation of Canada

Since 1903, the voice of owners, operators and agents of ocean ships that help keep Canada's economy moving





300 St. Sacrement Street, Suite 326, Montreal (877-534-7367)
 2300-1066 West Hastings Street, Vancouver (778-373-1518)
www.shipfed.ca

VIMC celebrates World Maritime Day 2017 in Vancouver.

Connecting Ships, Ports and People.



Learn more at vancouverimc.org or contact Kaity Arsoniadis-Stein at kaity@vancouverimc.org

DISCOVER THE VANCOUVER ADVANTAGE.



VANCOUVER
INTERNATIONAL
MARITIME
CENTRE



ont collaboré pour maintenir une zone de circulation bidirectionnelle – le CP vers l’est et le CN vers l’ouest – sur des voies parallèles entre le terminal intérieur voisin de la ville d’Ashcroft dans le magnifique et sauvage canyon du Fraser et la luxuriante vallée du Fraser près de Mission où leurs voies se séparent. Le corridor ferroviaire Roberts Bank de 70 km, un projet de 307 M\$ achevé en 2014 dans le cadre de l’IPCAP, rend le transport ferroviaire de marchandises plus sûr et plus rapide grâce à plusieurs passages routiers supérieurs construits sur la route conduisant à Deltaport, le terminal à conteneurs le plus au sud du Port de Vancouver. D’autres lignes se divisent et serpentent à travers les zones résidentielles, industrielles et agricoles d’une douzaine de banlieues de Metro Vancouver pour aboutir aux terminaux de l’inlet Burrard ou sur le fleuve Fraser.

Jusqu’à ce que le CN ait mis fin à une entente de coproduction avec le CP pour desservir les deux terminaux à conteneurs du centre-ville de Vancouver en janvier de cette année, les deux transporteurs desservaient conjointement Vanterm, exploité par Global Container Terminals (GCT), et Centerm, exploité par DP World, sur des emplacements contigus de la rive sud de l’inlet Burrard à Vancouver. «Aujourd’hui, nous ne desservons que nos propres clients», a déclaré Jonathan Wahba, VP aux Ventes et au marketing, Transport intermodal et céréalier, lors d’une interview depuis Toronto. Ce changement survient à un moment où DP World songe à accroître la capacité de Centerm de 900 000 à 1,5 million d’EVP d’ici 2020.



CP's Jonathan Wahba evokes the goal of running 12,000-ft trains from Deltaport to Chicago.

Jonathan Wahba du CP évoque l’objectif d’avoir des trains de 12,000 pi entre Deltaport et Chicago.

zone – CP Eastbound and CN Westbound – on parallel tracks between the inland terminal near the town of Ashcroft in B.C.’s rugged Fraser Canyon and the lush Fraser Valley near the town of Mission where their lines diverge. The 70-kilometre Roberts Bank Rail Corridor, a \$307-million APGCI project completed in 2014, affords the railroads safer and speedier cargo transportation with several vehicle overpasses constructed along the route to burgeoning Deltaport, the southern-most container terminal of the Port of Vancouver. Other rail lines branch and meander across half a dozen Metro Vancouver suburbs, each with a mix of residential, industrial and agricultural zones, before arriving at the Port’s container terminals on Burrard Inlet or on the Fraser River.

Until January this year, when CP ended a co-production agreement with CN for service to Vancouver’s two downtown container terminals, the two railroads had jointly serviced Vanterm, operated by Global Container Terminals (GCT), and Centerm, operated by DP World, at their contiguous locations on the south shore of Vancouver’s Burrard Inlet. “Today, we only serve our own customers,” Jonathan Wahba, CP’s Vice President, Sales and Marketing for Intermodal and Grain, said in an interview from Toronto. The operational change comes at time when DP World is planning to expand Centerm capacity from its current 900,000 TEUS to 1.5-million by 2020.

You can't predict the future, but
you can protect it.
www.pathbc.ca



PORT of
vancouver

| portvancouver.com

To be the world's most sustainable port

Providing access to 170 global markets, the Port of Vancouver is a critical gateway for Canadian trade. We're on a journey towards a more sustainable future, guided by our definition of a sustainable port as one that delivers economic prosperity through trade, maintains a healthy environment, and enables thriving communities.

Learn more about our journey and read our Sustainability Report 2016 at:
portvancouver.com/sustainability

#myportcity

Canada

Le CP semble privilégier le développement des installations pour conteneurs à Deltaport, où la mer libre au large de la péninsule à environ 40 km du sud du centre-ville offre amplement d'espace aux grands navires pour manœuvrer. Au début de mai, Deltaport accueillait l'Antwerpen Express de 13 200 EVP, le plus grand porte-conteneurs à avoir fait escale dans un port du Canada, et cet été, la reconfiguration de la gare intermodale de Deltaport va contribuer à une expansion de 600 000 EVP. «Deltaport est en plein essor, a déclaré M. Wahba. Cette expansion, conjuguée avec l'arrivée de The Alliance menée par Hapag-Lloyd, nous permettra d'avoir des escales hebdomadaires régulières de gros navires. Nous nous engageons à leur fournir tout l'espace-wagon dont ils ont besoin... et à leur garantir des temps d'arrêt ne dépassant pas trois jours». Il a ajouté ce qui suit: «Avec cette expansion, notre objectif est d'avoir des trains de 12 000 pieds entre Deltaport et Chicago. Notre service vers Chicago est le plus rapide sur le marché – 92 heures.»

Sur la côte du Pacifique, l'itinéraire d'un navire-porte-conteneurs comprend de multiples escales portuaires entre les terminaux côtiers de la Colombie-Britannique, tout comme une ligne d'autobus fait de nombreux arrêts sur son parcours régulier. L'efficacité des opérations est capitale pour maintenir les temps d'amarage dans chaque port et, compte tenu des volumes sans précédent qu'amènent les nouveaux porte-conteneurs géants et les nouvelles alliances entre des armements majeurs, un stress considérable s'exerce sur tous les maillons de la chaîne de transport.

CP appears to be focusing on container developments at Deltaport, where the open ocean off the peninsula some 40 kilometres south of downtown provides ample room for larger ships. In early May, Deltaport hosted the 13,200 TEU **Antwerpen Express**, the largest container vessel to call a Canadian port, and this summer Deltaport's intermodal yard reconfiguration will contribute to a 600,000 TEU expansion. "Deltaport is growing," said Mr. Wahba. "With its expansion, in conjunction with THE Alliance led there by Hapag-Lloyd, large ships will be regularly scheduled every week. Our commitment is to provide them with as many feet of railcar as is needed for their production ... and with dwell time not exceeding three days," he said, adding: "With this expansion, our goal is to run 12,000-foot trains from Deltaport to Chicago. Our service to Chicago is the fastest on the market – 92 hours."

From the Pacific, a container ship's itinerary includes multiple port calls on the journey to and from British Columbia's coastal terminals, much like a bus route making calls on a regular schedule. Operational efficiency is critical to maintain berthing times at each Port, and with never-before-seen volumes on new Ultra Large Container Ships, along with the shipping industry's new operating alliances between its biggest lines, it is a time of considerable stress in all parts of the transportation chain.



*GCT Deltaport recently received the largest container vessel to call at a Canadian port – Hapag-Lloyd's **Antwerpen Express**.*

GCT Deltaport accueillait récemment le plus gros porte-conteneurs à faire escale dans un port du Canada – l'**Antwerpen Express** d'Hapag-Lloyd.



TRUST A MARKET LEADER

At a time of change in the industry, it is more important than ever to have a transportation partner you can rely on. In 2017, MSC brings you market-leading services coast to coast in Canada, and around the world. We continue to invest in our network, our services, and our people to help you find the right transport solution for your cargo. You can trust us to be a stable and reliable partner for your business.

To find out more, please contact your local MSC office.

+1 800 634 3711 or **msccanada@msc.com**

msc.com

Port Alberni's Zoran Knezevic has ambitious plans for a mega container terminal on Canada's West Coast.

Zoran Knezevic de Port Alberni caresse des plans ambitieux pour un méga terminal à conteneurs sur la côte Ouest du Canada.



Bonnie Gee, VP de la Chamber of Shipping de Vancouver, admet que les nouvelles alliances de transporteurs maritimes qui sont entrées en vigueur en avril dernier ont d'énormes répercussions sur les opérations terrestres dans les ports. «Les changements dans les alliances un peu partout dans le monde se répercutent sur la taille des navires et sur les ports d'escale et les terminaux où ces navires font escale», a déclaré M^{me} Gee.

«Cela a aussi par ricochet un effet sur la demande de transport ferroviaire parce que les alliances vont conclure des ententes particulières avec un chemin de fer, de sorte que assistons initialement ici dans le Lower Mainland à un déséquilibre de la demande, a-t-elle indiqué. Je pense qu'ils ont recours à des camions pour sortir leurs conteneurs des quais afin de raccourcir les temps de séjour.»

M^{me} Gee propose deux solutions à la congestion: «Les ports intérieurs deviennent très importants. Ils sont importants pour l'acheminement de ces conteneurs, pour permettre aux conteneurs de quitter les quais le plus rapidement possible. Toutefois, nos ports intérieurs sont eux aussi de plus en plus congestionnés, de sorte que nous avons besoin de plus de terrains industriels.»

Lois Jackson, maire de la municipalité de Delta, est une ardente partisane de la première proposition de M^{me} Gee et une féroce adversaire de la seconde. Malgré l'inauguration au sud du fleuve Fraser, il y a quelques années, d'une route périmétrique de 1,26 G\$, la circonscription de M^{me} Jackson est la plus durement touchée par la congestion routière causée par les camions près de Deltaport. Cette autoroute à quatre voies de 40 km reliant Delta aux municipalités voisines était pourtant destinée à accélérer le factage.

«Nous essayons de conserver chaque pouce de terre agricole que nous avons ici à Delta, l'utilisation d'un port intérieur atténuerait la pression pour l'obtention de terrains industriels ici à la tête du port, a déclaré M^{me} Jackson. Chaque camion qui arrive ou qui repart traverse Delta. Les gens ne sont pas vraiment conscients de l'ampleur du problème, du nombre de véhicules en cause. À une de mes récentes visites à Delta, une file de camions de plusieurs milles de longueur attendait de pénétrer dans le Port.»

Bonnie Gee, Vice-President of the Chamber of Shipping based in Vancouver admits that shipping's new global alliances, which took effect in April this year, are dramatically affecting the port's landside operations. "The change in the alliances around the world ... is having an impact on the vessel sizes being utilized and it's impacting the ports of call and terminals that they operate from," said Ms. Gee.

"It is also having a subsequent effect on the railway demands because the alliances will have a particular arrangement with one railway or the other, so what we're seeing initially here in the Lower Mainland is that there is currently an imbalance in demand," she said. "I believe they're moving a lot of containers off the docks using trucks to try to reduce the dwell times."

Ms. Gee suggested two solutions to the congestion: "Inland Ports are becoming very important. It's important that we have them to move these containers to, so we can move containers off the dock as quickly as we can. However inland ports that we have now are also getting congested, so we need more industrial land."

Lois Jackson, Mayor of the Municipality of Delta, is a prominent advocate of Ms. Gee's first proposition, and a tireless foe of the second. Ms. Jackson's constituency is the hardest hit with truck congestion near Deltaport despite the opening a few years ago of the \$1.26-billion South Fraser Perimeter Road, a 40 kilometre four-lane expressway connecting Delta to neighboring municipalities for expedited container drayage.

"We're trying to keep every inch of agriculture land here in Delta that we can – using an inland port would take the pressure off for additional industrial land here at the port head," said Ms. Jackson. "Every truck that's rolling in or rolling out, goes through Delta. People don't really understand the magnitude, the numbers of vehicles we're dealing with. I [recently] went out to the Delta Terminal and there were literally miles of trucks waiting to get into the port."

Delta mise sur les ports intérieurs pour libérer les routes

Elle n'exagère pas. Selon une étude commandée par la Corporation of Delta, 3 000 camions (6 000 allers-retours) traversent chaque jour la municipalité. Le rapport souligne aussi que l'entrée en service d'un second terminal qui ajouterait trois postes d'amarrage pour gros navires, dont l'inauguration devrait avoir lieu en 2024 à Deltaport après évaluation environnementale positive, accroîtrait le nombre de camions à 8 200 (16 400 allers-retours) par jour. «Il nous faut regarder du côté des ports intérieurs», a dit M^{me} Jackson. Celui qui me semble le plus intéressant, c'est Ashcroft, d'où les chemins de fer peuvent sortir rapidement les conteneurs.» (Voir l'article qui suit concernant les ports intérieurs.)

Dans la stratégie d'acheminement des conteneurs dans le Lower Mainland, il ne faut pas oublier Fraser Surrey Docks, situé sur la rive sud du fleuve Fraser à une vingtaine de kilomètres en amont de l'embouchure. Le terminal multifonctionnel manutentionne des conteneurs d'importation et d'exportation pour des navires d'une capacité maximale de 4 500 EVP à cause de la limitation de tirant d'eau de 11,5 m sur le fleuve. Le fait que le terminal se trouve à proximité de multiples entrepôts et installations de transbordement peut aussi être la clé de son expansion éventuelle. Il est dans une situation idéale pour un projet de transport maritime à courte distance actuellement dans les cartons de l'Administration portuaire de Port Alberni (APPA) sur l'île de Vancouver.

La fascinante option du PATH

Le Pôle de transbordement de Port Alberni proposé – mieux connu localement par son acronyme PATH – est peut-être le plus fascinant de tous les projets de la Porte de l'Asie-Pacifique qui réclament une part de l'enveloppe fédérale de 10 G\$ réservée aux infrastructures. Le PATH voudrait devenir le plus gros terminal à conteneurs du

Delta eyes inland ports to ease truck congestion

She does not exaggerate. A study commissioned by the Corporation of Delta shows 3,000 trucks (6,000 round trips) per day currently move through the municipality. The report also pointed out that a proposed second container terminal at Deltaport with three additional large ship berths to open by 2024 pending approval of an environmental assessment, would increase the number of trucks to 8,200 (16,400 round trips) per day. “We have to look to inland ports,” said Ms. Jackson. “The one we’re currently getting the most traction with is Ashcroft, where the railroads can move containers out of this area quickly.” (See separate report on inland ports.)

Not to be overlooked in the Lower Mainland's container movement strategy is Fraser Surrey Docks, located on the south bank of the Fraser River about 20 kilometres upstream from the mouth of the river. The multi-purpose terminal handles import and export containers for vessels with a maximum capacity around 4,500 TEU owing to the 11.5 metre draft limitation on the river. The terminal's proximity to many of the region's transload facilities and warehouses may also be key to its potential expansion. It is ideally positioned for a short-sea shipping project currently being pursued by the Port Alberni Port Authority on Vancouver Island.

The intriguing PATH option

The proposed Port Alberni Trans-shipment Hub – best known locally for its acronym, PATH – is perhaps the most intriguing of the several Asia Pacific Gateway projects currently seeking a slice of the federal government's \$10-billion infrastructure fund. PATH envisions becoming the largest container terminal in Canada and the first automated container terminal in the Pacific North West region.

It would consolidate multiple calls by large ships to ports in the Pacific North West into a single call at the Port of Alberni, located on the Alberni Inlet off the West



Linking Vancouver Island's Economy to the World with Two Deep Sea Terminals.

- Short-sea shipping with capacity to handle containers, bulk, break bulk, heavy lift and project cargoes.
- Enhanced infrastructure providing versatility and efficiencies for diverse cargo solutions and to meet a growing container business.



[Duke Point Terminal]



[Nanaimo Assembly Wharf]

Better solutions...



@portnanaimo

250-753-4146 ext.229

www.npa.ca

Canada et le premier terminal automatisé de la région nord-ouest du Pacifique.

Le PATH permettrait de remplacer de multiples escales de gros navires dans les ports du nord-ouest du Pacifique par une seule escale au Port d'Alberni dans l'inlet Alberni sur la côte ouest de l'île de Vancouver. De là, un réseau en étoile de transport maritime à courte distance desservirait à l'aide de barges des ports régionaux des États-Unis et de la côte ouest du Canada, y compris sur le fleuve Fraser et dans le Port de Vancouver.

Le PDG de l'APPA, Zoran Knezevic, fait valoir que le PATH n'est pas en concurrence avec le Port de Vancouver, mais qu'il est complémentaire parce qu'il permettrait de diminuer la congestion dans le Grand Vancouver. L'APPA estime que chaque barge porte-conteneurs du PATH peut retirer plus de 600 camions du réseau routier. De plus, selon M. Knezevic, «le transport maritime à courte distance va fournir des occasions d'investissement dans l'exploitation des barges sur le Fraser». M. Knezevic soutient aussi que le projet aura des retombées économiques importantes pour l'île de Vancouver.

Le terminal automatisé de 1,78 G\$ qui sera construit sur un terrain de 250 acres fournira une capacité annuelle de 3,5 millions d'EVP et créera 450 nouveaux emplois. «Le projet a la faveur de l'ILWU ainsi que des Premières Nations locales», a déclaré M. Knezevic et il bénéficie d'un solide appui de l'industrie forestière de l'île de Vancouver ainsi que d'autres exportateurs. «Les producteurs de bois de l'île sont désavantagés par l'absence d'un port international pour conteneurs sur l'île», a indiqué M. Knezevic. Selon lui, les exportateurs de bois épargneraient plus de 1 000 \$ par conteneur en coûts d'expédition s'ils n'étaient plus obligés d'expédier leurs conteneurs par traversier jusqu'au Lower Mainland et de les y entreposer avant leur factage jusqu'à un terminal du continent.

La présidente du Port de Nanaimo sur la côte est de l'île de Vancouver, Moira Jenkins, a déclaré que son administration est aussi «très en faveur du projet PATH» et veut travailler à l'élaboration d'une vision commune pour l'industrie maritime de l'île de Vancouver. «Nous travaillons avec Port Alberni et Victoria pour élaborer une vision coordonnée pour l'île et pour le mouvement de biens et services dans l'île, de même que pour appuyer le Lower Mainland», a précisé M^{me} Jenkins avant d'ajouter qu'une zone franche faisait aussi partie de la vision de l'île de Vancouver, «pour créer une valeur ajoutée et accélérer la circulation des marchandises».

Selon M. Knezevic, d'éventuels investisseurs s'intéressent au projet PATH. «Le gouvernement du Canada a tous les outils pour démarrer le projet. L'option la plus probable est un partenariat public-privé.» 

Coast of Vancouver Island. From there It would operate a hub and spoke system using barges in short sea shipping service to regional ports in the United States, as well as to the Canadian West Coast, including along the Fraser River in the Port of Vancouver.

Zoran Knezevic, President and CEO of the Port Alberni Port Authority (PAPA), insists that PATH is not in competition with the Port of Vancouver, but is complementary and will serve to reduce congestion in the Greater Vancouver area. PAPA estimates that each container barge used by PATH has the potential to remove more than 600 trucks from roadways. In addition, said Mr. Knezevic, "Short sea shipping will open up opportunities for businesses to invest in handling the barges in the Fraser River." He also sees the project delivering significant economic benefits to Vancouver Island.

The \$1.78-billion automated terminal, to be built on 250 acres, would provide annual capacity of 3.5-million TEU. It would also create 400 new jobs. "The project is supported by both the ILWU and local First Nations," said Mr. Knezevic, as well as having solid backing from Vancouver Island's forestry industry and other exporters. "Every lumber producer on the island suffers a disadvantage by not having an international container port on the island, said Mr. Knezevic, further explaining the lumber exporters could save over \$1,000 per container in shipping costs compared with the present requirement of sending containers by ferry to the Lower Mainland for warehousing and subsequent drayage to a mainland terminal.

Moira Jenkins, Chair of Port of Nanaimo on the east coast of Vancouver Island, said her port authority is also "very supportive of the PATH project" and wants to develop a common vision for Vancouver Island as it relates to the maritime industry. "We're working together with Port Alberni and Victoria to attempt to build a coordinated vision for the Island and for the movement of goods and services across the Island and to support the Lower Mainland," said Ms. Jenkins. She added that that a foreign trade zone is also part of the vision for Vancouver Island, "to add value and speed up the movement of goods."

At present, Mr. Knezevic affirms that the PATH project is receiving considerable attention from prospective investors. "The Government of Canada has all the right tools to kick start this project. The most likely option is a public-private partnership." 



Ashcroft Terminal

Ashcroft Terminal in British Columbia's interior is well served by CP and CN rail lines.

Le terminal Ashcroft dans l'intérieur des terres en Colombie-Britannique est bien desservi par le CP et le CN.

Inland ports offer critical support for reaching global markets

Les ports intérieurs, soutien essentiel pour accéder aux marchés mondiaux

Colin Laughlan

Les ports intérieurs ne sont pas nouveaux au Canada. On peut dire qu'ils remontent aux postes de traite de fourrure, quand les rivières étaient les principales voies de transport des marchandises. Mais dans le contexte actuel du commerce international, ce phénomène est plutôt récent chez nous. L'importance des corridors routiers et ferroviaires reliant les provinces de l'Ouest aux ports maritimes de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique n'a cependant pas été sous-estimée dans les premiers textes de loi de ce projet.

Le projet de loi fédéral C-68, Loi visant à appuyer le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique, comporte dans son préambule – dont les nombreux «attendu» font penser à un traité des Nations Unies – ces

The idea of inland ports in Canada is not a new one. It might be traced to early fur trading posts when rivers were the primary cargo routes. But in the context of today's international trade, inland ports are a relatively recent development in this country. The importance of the road and rail corridors linking the western provinces to the Asia Pacific Gateway seaports, however, was not overlooked by the project's early legislation.

The federal government's 2005 Bill C-68, An Act to Develop Canada's Pacific Gateway, embedded in its preamble – its many “whereas” clauses reading more like a United Nations’ treaty – the pertinent words: “Whereas the Pacific Gateway is a major element of the

mots pertinents: «[...] non seulement la porte d'entrée du Pacifique est un élément fondamental de l'économie de la Colombie-Britannique, mais encore elle a des retombées importantes pour les provinces des Prairies et le Canada tout entier».

Même si ce projet de loi n'a pas été adopté en lecture finale avant que le gouvernement libéral de Paul Martin ne cède la place aux conservateurs de Stephen Harper en 2006, celui-ci n'a pas tardé à mettre en œuvre l'intention du projet de loi, bien que sous l'appellation Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP), qui mettait plus l'accent sur le corridor du projet.

«Les ports intérieurs sont essentiels pour alimenter les chaînes d'approvisionnement à travers le monde – nous le savons», a déclaré Kleo Landucci, directrice générale du terminal d'Ashcroft, situé à quelque 300 kilomètres à l'est de Vancouver. «Nous voyons qu'ailleurs que dans le monde, dans les régions prospères d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et des États-Unis, la productivité dépend d'une réception plus efficace de produits importés et de tout transfert plus efficace de produits destinés à l'exportation», a affirmé M^{me} Landucci, qui déplore que le terminal d'Ashcroft ne serve pas davantage à soulager la congestion dans la région portuaire du Grand Vancouver.

«Au Canada, nous avons jusqu'ici réussi à nous en tirer sans étendre l'activité de soutien industriel au-delà des centres-villes, mais cela n'est plus possible. Nous sommes rendus à un point de non-retour, surtout dans la région de Vancouver», a indiqué M^{me} Landucci.

Le terminal d'Ashcroft desservi par le CN et le CP

Le terminal d'Ashcroft est situé sur un vaste plateau dans le canyon du Fraser. Son terrain de 360 acres, traversé par les lignes du CN et du CP, se trouve à peu de distance de la jonction de la Transcanadienne et de la Route 97 en Colombie-Britannique, qui va du centre du Yukon jusqu'aux États-Unis. Le terminal dessert maintenant 18 clients sur 32 000 pieds de voies, principalement en transbordant des produits forestiers et miniers entre camions et wagons. Le plan de construction prévoit des opérations pour les produits agricoles, le pétrole et le gaz, les produits chimiques, les liquides et une installation de passage à quai pour les importations conteneurisées.

L'ouverture par le CN en 2013 à Calgary d'un parc logistique de 680 acres au nord-ouest de la ville a également créé pour les entreprises albertaines des possibilités d'accès aux marchés mondiaux. «Nous avons construit un incubateur pour les entreprises qui ne savent pas comment entrer sur les marchés internationaux», a déclaré la présidente de Triskele Logistics Ltd., Corrie Banks, à Calgary. «Par exemple, nous avons un client à Edmonton – un innovateur dans le domaine alimentaire – qui exporte sur les marchés asiatiques; alors nous l'aidons à constituer sa chaîne d'approvisionnement.»

M^{me} Banks a noté que de plus en plus de clients réclament des conteneurs pour produits agricoles. «Il existe des possibilités appréciables de conteneuriser certains petits volumes de légumineuses. Nous avons des acheteurs en Inde qui s'intéressent beaucoup aux grains et aux légumineuses du Canada pour fabriquer des produits en Inde, et ils cherchent à transporter trois ou quatre produits diffé-

British Columbia economy, [it] also generates significant benefits across the Prairie provinces and throughout Canada.»

While the Bill did not reach final reading before Paul Martin's Liberal government fell to Stephen Harper's Conservatives in 2006, the latter did not delay implementing the Bill's intent, though under the rubric of the Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI), which placed more emphasis on the project's corridor dimension.

“Inland ports are critical to supply chains around the world – that we know,” said Kleo Landucci, Managing Director of Ashcroft Terminal located in the interior of British Columbia about 300 kilometres east of Vancouver. “We can look at the rest of world, in successful areas in Europe, in Asia, in South America and in the U.S., where productivity hinges on receiving imported goods more efficiently and doing any transfer of product for export more efficiently,” said Ms. Landucci, who expresses frustration that Ashcroft is not better utilized to relieve congestion in the Greater Vancouver port region.

“In Canada we've been getting away with not needing to expand our industrial support activity beyond city centres, and that has to change. We're now at a tipping point, especially in the Vancouver region,” Ms. Landucci said.

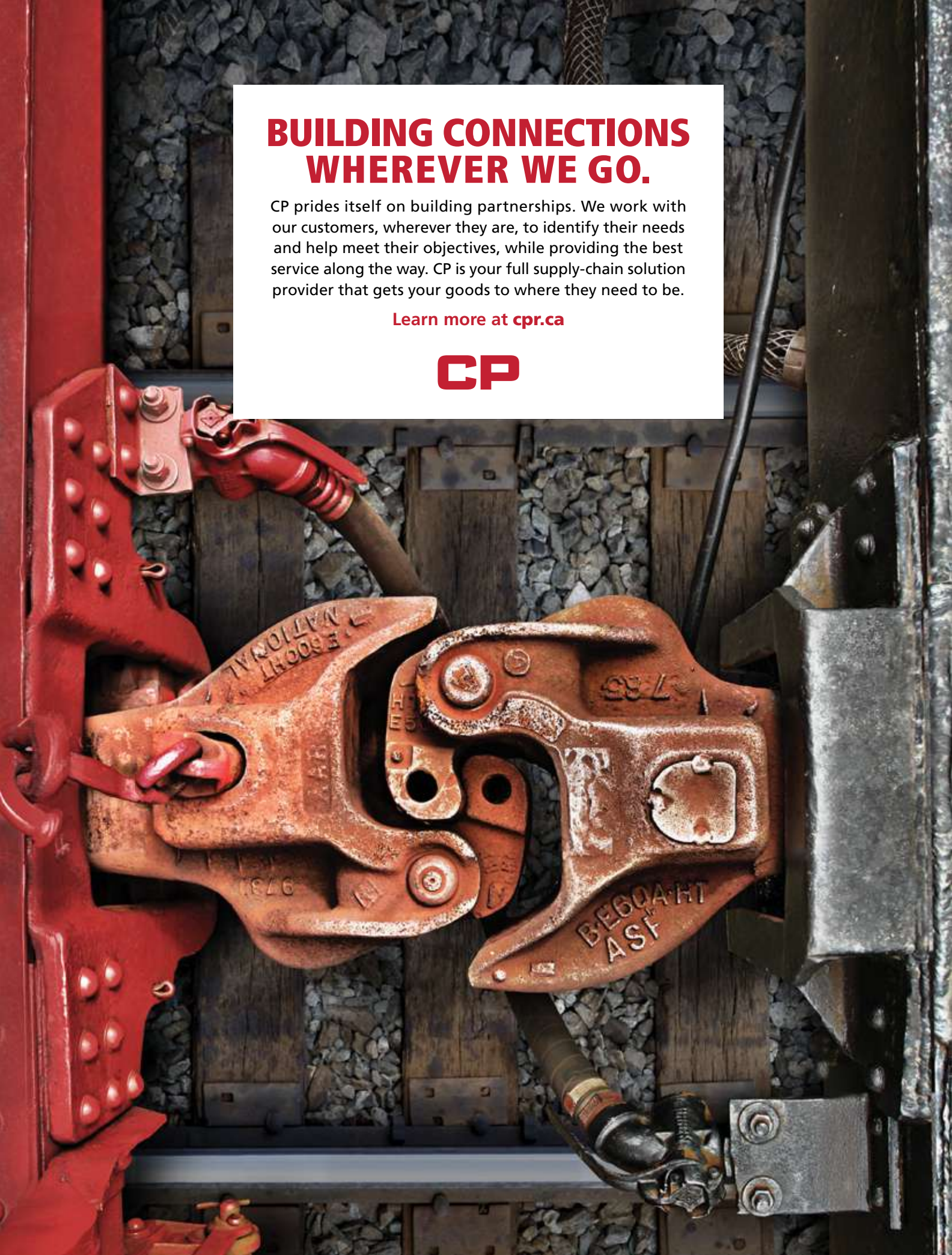
Ashcroft terminal served by CN and CP

Ashcroft Terminal is situated on a large plateau in the Fraser Canyon where both CN and CP lines cross the property, a short drive from the junction of the Trans-Canada Highway and BC's Highway 97, which runs through the centre of the province from Yukon into the United States. The terminal now serves 18 customers on 32,000 feet of track, mainly transloading forestry and mining products between trucks and railcars. A full build-out plan for the 360-acre site includes operations for agricultural products, oil and gas, chemicals, liquids, and a cross-docking facility for containerized imports.

In Calgary, the opening of CN's 680-acre logistics park on the northwest edge of the city in 2013 has also created opportunities for Alberta businesses to reach global markets. “We've built an incubator for companies that don't know how to get into international markets,” said Corrie Banks, President of Triskele Logistics Ltd. in Calgary. “For example, we have a client in Edmonton – a food innovator – who has products for Asian markets, so we're helping him develop his supply chain.”

Ms. Banks noted there is increasing demand by smaller clients to use containers for agricultural products. “There's a pretty sizable opportunity to containerize some of the smaller pulse volumes. We have some buyers in India who are very interested in Canadian grains and pulses for making product in India, and they are looking at shipping three or four different commodities in the same container. We worked with them to compartmentalize the products in the container, and CN said ‘of course we would like to run that consolidation model’,” said Ms. Banks.

Regina's Global Transportation Hub (GTH) is an 1,800-acre greenfield site immediately north of the Trans-



BUILDING CONNECTIONS WHEREVER WE GO.

CP prides itself on building partnerships. We work with our customers, wherever they are, to identify their needs and help meet their objectives, while providing the best service along the way. CP is your full supply-chain solution provider that gets your goods to where they need to be.

Learn more at cpr.ca

CP



GTH

Rhonda Ekstrom sees good prospects of trade with Asia emerging from Regina's Global Transportation Hub.

Rhonda Ekstrom pense que le Global Transportation Hub de Regina va favoriser la croissance du commerce avec l'Asie.

Canada Highway and CP mainline on the west side of Saskatchewan's capital. Rhonda Ekstrom, GTH Vice President, Business Development, agreed there is a trend to containerizing certain agricultural products for export.

"We've got a buyer doing product trials in China and they went out to source a strain of oats, which they purchase by the container so they can track the source to the specific source of the land," said Ms. Ekstrom.

On the import side, Ms. Ekstrom said the GTH takes advantage of Canada's foreign trade zone rules which has led to its recent announcement of a \$45-million trade and exhibition centre to be constructed this fall by Brightenvision Development International Inc. The six-building complex will allow manufacturers and entrepreneurs from Asia to warehouse, showcase, and distribute their products into North American markets. "It can reduce the time and distance into American and Mexican markets, and they can use customs-bonded warehouses and CRA programs for tax and duty deferrals," said Ms. Ekstrom.

At Winnipeg's Centreport, it's a similar story. "This fall, we will welcome our 50th tenant to the inland port footprint," said Diane Gray, Centreport's President and CEO.

"Imperial Seed is a specialty seed exporter to global markets. They chose our site to access the transportation corridor," said Ms. Gray. "Grain has traditionally been bulk, but I think we're seeing now those buyers who want a niche product ... which is starting to be shipped in containers." **M**



Centreport

Centreport's Diane Gray sees niche business opportunities, including in such sectors as containerized specialty seeds.

Diane Gray de CentrePort croit que certains acheteurs veulent maintenant des produits-créneaux, notamment dans des secteurs comme les semences spéciales expédiées en conteneur.

rents dans le même conteneur. Nous avons travaillé avec eux pour compartimenter ces produits dans un conteneur et le CN dit qu'il aimerait certainement utiliser ce modèle de regroupement des contenants», a expliqué M^{me} Banks.

Le Global Transportation Hub de Regina (GTH) est un site vert de 1 800 acres juste au nord de la Transcanadienne et de la ligne principale du CP traversant la partie ouest de la capitale de la Saskatchewan. Rhonda Ekstrom, vice-présidente, Développement des affaires du GTH, convient qu'il existe une tendance à conteneuriser certains produits agricoles pour l'exportation. «Nous avons trouvé en Chine un acheteur qui faisait des essais de produits et il a trouvé une souche d'avoine, qu'il achète au conteneur afin de pouvoir retrouver la souche précise de la terre d'origine», a déclaré M^{me} Ekstrom.

Concernant les importations, M^{me} Ekstrom a déclaré que le GTH profite des règles de la zone de commerce extérieur du Canada, qui ont mené à l'annonce récente d'un centre de commerce et d'exposition de 45 M\$, lequel sera construit cet automne par Brightenvision Development International Inc. Ce complexe de six bâtiments permettra aux fabricants et aux entrepreneurs d'Asie d'entreposer, de présenter et de distribuer leurs produits sur les marchés nord-américains. «Cela pourra réduire le temps et la distance pour accéder aux marchés américains et mexicains, et ils pourront utiliser les entrepôts douaniers et les programmes de l'ARC pour effectuer les reports de taxes et de droits», a indiqué M^{me} Ekstrom.

Au CentrePort de Winnipeg, c'est un peu la même chose. «Cet automne, nous accueillerons notre 50^e locataire à l'emplacement du port intérieur», a déclaré Diane Gray, présidente et chef de la direction de CentrePort.

«Imperial Seed est un exportateur de semences spéciales sur les marchés mondiaux. Il a choisi notre site pour accéder au corridor de transport, a signalé M^{me} Gray. Le grain est traditionnellement en vrac, mais je pense que maintenant certains acheteurs veulent un produit-créneau [...] qui commence à être expédié dans des conteneurs.» **M**

MSC sees steady growth in Canada's maritime trade with Asia

Le commerce maritime du Canada avec l'Asie est en croissance selon MSC

Leo Ryan

Najim Shaikh, Vice-President Commercial Import of MSC Canada, singles out specialty crops among areas with promising export potential.

Najim Shaikh, vice-président, Importation commerciale de MSC Canada, estime que les cultures spéciales, entre autres, sont un secteur prometteur pour l'exportation.



MSC Canada

Dans une interview exclusive accordée au *Maritime Magazine*, Najim Shaikh, vice-président, Importation commerciale de MSC Canada, donne son point de vue sur l'évolution des échanges du Canada avec l'Asie par les portes de la côte Ouest et notamment sur les débouchés qui s'ouvrent dans des domaines comme les cultures spéciales.

MM – Comment décririez-vous le commerce maritime que le Canada fait avec l'Asie par les ports de Vancouver et de Prince Rupert, sur la côte Ouest: en croissance constante, ou en forte expansion?

NS – Je dirais qu'il est en croissance constante. L'économie mondiale jusqu'ici en 2017 s'est redressée, et le commerce mondial a suivi. L'économie de la Chine, par exemple, devrait croître de 6,7 % cette année d'après les prévisions du FMI, ce qui devrait favoriser la croissance du commerce. Nous sommes prêts à contribuer encore aux échanges commerciaux du Canada avec l'Asie grâce à notre réseau mondial de navires, de terminaux, de camions et de trains. Depuis le début de 2015, nous avons amélioré nos services commerciaux à destination et en provenance de cette région en ajoutant deux produits pour la côte Ouest: le service MAPLE et le service EAGLE.

MM – Le commerce par conteneurs est-il partagé également entre importations et exportations? Et quelles sont les principales marchandises dans chaque cas?

NS – Nos échanges avec l'Asie sont surtout des importations, à cause de tous les biens de consommation que nous achetons comme les téléviseurs, les vêtements et les jouets. Selon le port, les importations se situent entre 60 et 75 % et les exportations, entre 25 et 40 %. Le Canada exporte quand même beaucoup, surtout des produits primaires comme le bois d'œuvre et les cultures spéciales. Le commerce transpacifique représente un marché important pour MSC, c'est pourquoi la compagnie fait chaque semaine deux escales à Vancouver et une à Prince Rupert.

MM – À part la Chine, qui est sans doute le plus gros marché, quels pays d'Asie se signalent par leur croissance ou leur potentiel?

NS – Les exportations qui devraient augmenter beaucoup dans les prochaines années sont entre autres les cultures spéciales, c'est-à-dire les lentilles, les pois chiches, le canola et le soja, parce que la demande est en hausse pour ce genre de protéines utilisées dans les régimes ali-

In an exclusive interview with *Maritime Magazine*, Najim Shaikh, Vice-President Commercial Import of MSC Canada, offered his insights into the evolution of Canadian trade with Asia via West Coast gateways, including new market opportunities emerging in such areas as specialty crops.

MM. How would you describe current market trends in Canada's maritime trade with Asia from the West Coast ports of Vancouver and Prince Rupert? On a steady growth path or expanding strongly?

NS. I would describe the trend as steady growth. We are seeing the global economy pick up so far in 2017, and global trade is following suit. China, for example, is expected to grow approximately 6.7% this year based on IMF forecasts, which we expect will contribute towards the trade growth. We are ready to continue to support Canada's trade with Asia with a global network of ships, terminals, trucks and trains. Since the beginning of 2015, we have expanded our trade services to and from this region with the addition of two west coast products, the MAPLE service and the EAGLE service.

MM. Is the container trade balanced between imports and exports? What kind of cargoes are dominating in each direction?

NS. No, trade between Asia and Canada is more heavily weighted towards imports rather than exports, because we import all the consumer goods you see in stores, such as televisions, clothing, and toys. Depending on the port, the split varies between 60-75% imports and 25-40% exports. There are a significant number of exports as well, mainly of primary commodities such as lumber and specialty crops. The Transpacific trade represents an important market for MSC, which is why the company provides two weekly port calls in Vancouver and another in Prince Rupert.

MM. While China may be the biggest market, what other markets in Asia are showing greatest growth or potential?

NS. One of the main commodities which are expected to

mentaires. L'Inde est l'un des grands pays consommateurs de légumineuses, et il y a là un réel potentiel. La Corée du Sud est un autre pays où nous envisageons d'exporter davantage grâce au récent accord de libre-échange. Les gouvernements de cette région éliminent progressivement les tarifs sur divers produits comme le bois d'œuvre et les poissons et fruits de mer, ce qui favorise le commerce. Comme le Canada continue à délocaliser la fabrication de produits de détail et de consommation, par exemple vers le Vietnam, la Thaïlande et l'Indonésie, ces pays devraient connaître une croissance encore plus forte.

MM – Expliquez-nous les principaux services que vous offrez à Prince Rupert et pourquoi vous les avez accrus. Parmi les raisons, il y a sans doute le court temps de transit vers les principaux ports du Sud-Est asiatique, la manutention rapide des cargaisons et l'excellent service de wagons porte-conteneurs à deux niveaux qu'offre le CN vers le centre du Canada et le Midwest.

NS – MSC offre un service d'escale hebdomadaire à Prince Rupert, le service MAPLE, exclusivement canadien. Nous avons annoncé le service MAPLE en septembre 2016 pour offrir des options aux expéditeurs touchés par la faillite de Hanjin. Le service incluait alors une rotation de six navires d'une capacité de 5 000 EVP. Voyant que nous pouvions faire mieux encore, nous avons annoncé en novembre 2016 que le service MAPLE desservirait également Vancouver. Aujourd'hui, Prince Rupert est la première escale nord-américaine à partir de Busan et est relié directement aux ports de Nansha, Yantian, Ningbo et Shanghai. Prince Rupert est une porte d'entrée vitale pour MSC, car étant plus proche de l'Asie, il nous permet d'offrir des temps de transit plus courts à partir des ports clés du Sud-Est asiatique, ainsi que d'excellentes liaisons vers les principaux centres de distribution de Calgary et de Toronto ainsi que du Midwest.

MM – Quels sont les principaux services que vous offrez à destination et en provenance de Vancouver?

NS – MSC offre deux services hebdomadaires entre l'Asie et le Canada via Vancouver – le service MAPLE et le service EAGLE – dans le cadre de notre réseau Est-Ouest. Entre l'Asie et Vancouver, nous avons un lien direct avec les ports suivants: Busan, Kaohsiung, Nansha, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Yantian et Yokohama. Le fait d'avoir deux services hebdomadaires nous permet d'offrir chaque semaine plusieurs escales directes en direction et en provenance des principaux ports d'Asie, y compris Busan, Yantian et Shanghai, ce qui assure aux expéditeurs une marge de manœuvre pour planifier l'envoi des cargaisons destinées à ces endroits.

MM – Les marchandises importées que reçoit Prince Rupert sont-elles destinées surtout au marché américain, et si oui, cela dépend-il en partie de la congestion ou d'autres problèmes que rencontrent les expéditeurs dans les ports américains de la côte Ouest?

NS – Oui, environ les deux tiers des marchandises passant par Prince Rupert sont destinés aux États-Unis. Mais nous, à MSC, nous utilisons largement Prince Rupert pour le marché canadien, car son emplacement en fait une porte d'entrée idéale pour les produits asiatiques destinés à des villes de l'intérieur comme Calgary ou Toronto. Il est évident que les BCO (propriétaires de marchandises bénéficiaires) considèrent de plus en plus l'infrastructure comme une cause possible de congestion dans la chaîne d'approvisionnement, et ils cherchent d'autres portes d'entrée en cas de besoin. Voilà pourquoi nous avons construit notre réseau pour offrir des liaisons vers et depuis l'Asie grâce à des portes d'entrée multiples sur les côtes est et ouest du Canada, afin d'éviter aux expéditeurs de dépendre d'une seule porte, que leur cargaison soit destinée aux États-Unis ou au Canada. **M**

grow over the next several years are the specialty crops, meaning the lentils, chickpeas, canola, and soybeans as the demand for this type of protein in people's diets increases. India is one of the largest consumers of pulses, and this is an area where we see potential. South Korea is another area we expect to grow as a result of the recent free trade agreement. Tariffs on various commodities such as lumber and seafood to this area continue to phase out, which we see impacting the trade positively. Into Canada, as the manufacturing of retail and consumer goods continues to shift to markets in Southeast Asia including Vietnam, Thailand, Indonesia, etc., we expect to see additional growth from these areas.

MM. Describe your main services to Prince Rupert and why they have been expanded. Important factors have likely included the short transit time to key ports in southeast Asia plus rapid cargo-handling and excellent CN double-stack services to Central Canada and Midwest.

NS. MSC has one weekly service calling Prince Rupert, the exclusively Canadian MAPLE service. We first announced the MAPLE service in September 2016 to provide options to shippers affected by the Hanjin bankruptcy. At the time, the service included a 6-vessel rotation of 5,000 TEU ships. We then saw an opportunity to expand this offering, and in November 2016 we announced that the MAPLE service would also call Vancouver. Today, Prince Rupert is the first North American call from Busan, and also directly connects Nansha, Yantian, Ningbo and Shanghai. It is a key gateway for MSC because its geographic location closer to Asia allows us to offer shorter transit times from key ports in Southeast Asia plus excellent connections onwards to the main distribution centers in Calgary and Toronto, as well as Midwest USA.

MM. Describe your main services to and from Vancouver.

NS. MSC offers two weekly services between Asia and Canada via Vancouver, the MAPLE service and the EAGLE service, as part of our East-West network. Between Asia and Vancouver, we cover the following direct ports: Busan, Kaohsiung, Nansha, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Yantian, and Yokohama. Having two weekly services allows us to offer multiple direct calls per week in and out of key ports in Asia, including Busan, Yantian, and Shanghai, providing shippers flexibility in cargo planning to these areas.

MM. Is the great bulk of the import cargo at Prince Rupert destined for US markets, and is this related partly to alleviating congestion or other issues for shippers at US ports on the west coast?

NS. Yes, approximately 2/3 of cargo into Prince Rupert today is destined to the US. However, we at MSC largely use Prince Rupert for the Canadian market because its location also makes it an ideal gateway for Asia cargo destined to hinterland locations such as Calgary or Toronto.

We do see that BCOs (beneficial cargo owners) increasingly recognize infrastructure as a potential pinch-point in the supply chain, and look to have access to multiple gateways as a contingency. Taking this into consideration, we have built our service network to offer connections to and from Asia through multiple gateways on both the East and West coasts of Canada so that shippers can avoid dependence on a single gateway, whether their cargo is ultimately destined to the USA, or to Canada. **M**

JOURNAL

La valeur économique nationale du transport maritime commercial est estimée à 30 G\$

Economic value of commercial shipping in Canada pegged at \$30 billion

Un nouveau rapport, *La valeur du transport maritime commercial pour le Canada*, publié par le Conseil des académies canadiennes (CAC), estime que la valeur économique nationale du transport maritime commercial serait de l'ordre de 30 milliards de dollars (G\$), un chiffre considérablement plus élevé que les résultats obtenus au moyen des mesures

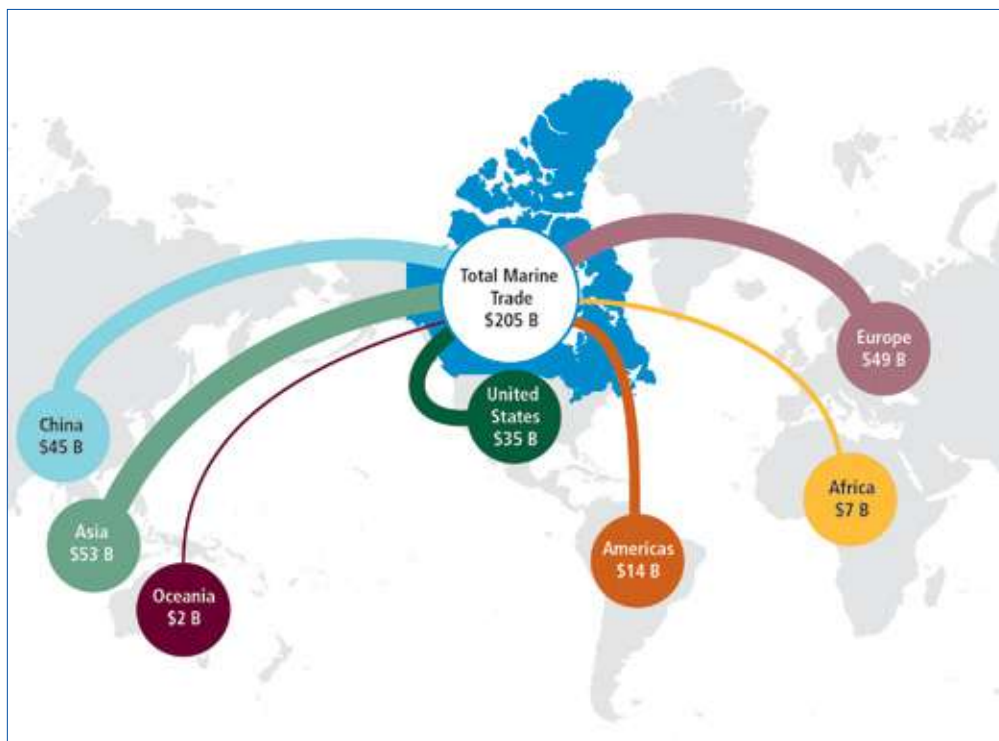
classiques des répercussions économiques. Le rapport du CAC est la première étude du genre à analyser la valeur en incluant les dimensions culturelle, environnementale et sécuritaire en plus de la dimension économique.

«Les études d'impact économique classiques mesurent les retombées directes et indirectes de l'industrie, mais ne rendent pas compte de la

A new report, *The Value of Commercial Marine Shipping to Canada*, released by the Council of Canadian Academies (CCA), estimates the national economic value of commercial marine shipping at approximately \$30 billion, significantly higher than traditional economic impact measurements. The recently-released CCA report is the

first study of its kind to examine "value" as including cultural, environmental, and security dimensions in addition to economic measures.

"Traditional economic impact studies measure the direct and spinoff impacts of the industry but do not capture the overall value of marine shipping in facilitating international trade throughout the economy,"



Total: 205 milliards de dollars

États-Unis: 35 milliards de dollars
Amériques: 14 milliards de dollars
Europe: 49 milliards de dollars
Afrique: 7 milliards de dollars
Chine: 45 milliards de dollars
Asie: 53 milliards de dollars
Océanie: 2 milliards de dollars

contribution globale du transport maritime, une industrie qui facilite le commerce international dans tous les secteurs de l'économie», indique Mary R. Brooks, présidente du comité d'experts et professeure émérite à l'Université Dalhousie. «En tenant compte de la valeur sociale plus large de cette industrie, nous pouvons conclure que la valeur globale nette du transport maritime pour le Canada est positive et appréciable.»

Antérieurement, l'impact économique de l'industrie canadienne du transport maritime commercial a été mesuré en calculant ses retombées sur le PIB, estimées à 3 milliards de dollars en 2016. Toutefois, les mesures classiques du PIB négligent le rôle important que le transport maritime joue dans l'économie, notamment de permettre les structures de production spécialisée et d'échanges efficaces.

Le comité a par conséquent commandé un modèle quantitatif des échanges pour tenter de déterminer ce que serait l'économie du Canada sans l'apport de l'industrie canadienne du transport maritime commercial. Selon ce modèle, sans le transport maritime, le PIB réel du Canada subirait une baisse constante et permanente de 1,8 %, soit environ 30 milliards de dollars ou neuf fois l'apport au PIB du secteur et approximativement l'équivalent de l'apport du secteur agricole canadien ou de l'économie du Nouveau-Brunswick.

Le rapport estime notamment que le cinquième environ des exportations et importations canadiennes en valeur est transporté par bateau. Quelque 200 milliards de dollars de biens sont échangés chaque année avec les marchés mondiaux.

L'examen des dimensions culturelle, environnementale et sécuritaire de l'industrie du transport maritime a également été essentiel à la détermination de sa valeur globale. Le comité

a constaté que, bien que les incidences négatives du transport maritime sur l'environnement et la sécurité soient dans certains cas non négligeables, elles sont en majeure partie en baisse en raison des changements survenus dans l'industrie. Le comité a aussi constaté que le transport maritime constituait un élément important de l'histoire, de la culture et de la souveraineté arctique canadiennes, en dépit d'inquiétudes quant à son impact sur des activités et des secteurs écologiques d'importance culturelle et sur les modes de vie.

Ce rapport, produit à la demande du Centre de transport maritime responsable Clear Seas, est le second rapport du CAC portant sur l'industrie du transport maritime. Le premier, publié en 2016, évaluait les risques posés par le transport maritime commercial au Canada.

«Mis ensemble, ces deux rapports donnent une vue d'ensemble complète des risques associés au transport maritime commercial et de la valeur globale de cette industrie pour le Canada et les Canadiens», souligne Eric M. Meslin, Ph.D., MACSS, président-directeur général du CAC.

Le directeur de Clear Seas, Peter Ellis, a commenté : «Compte tenu de toutes les controverses dans lesquelles baigne aujourd'hui le transport maritime, il est facile de perdre de vue les aspects de nos vies quotidiennes qui dépendent de celui-ci.»

said Dr. Mary R. Brooks, Chair of the Expert Panel and Professor Emerita at Dalhousie University. "When assessed from a broader social value perspective, the net overall value of marine shipping to Canada is positive and sizeable."

Historically, the economic impact of the Canadian commercial marine shipping industry has been measured by GDP, and in 2016 was estimated at \$3 billion. However, conventional measurement of GDP fails to capture the role that marine shipping plays in enabling specialized production and efficient trade patterns.

The Panel therefore commissioned a quantitative trade model to try to better understand what the Canadian economy would be like if the Canadian commercial marine shipping industry did not exist. The model estimated that without shipping, Canada's long-run real GDP would be permanently reduced by 1.8% or around \$30 billion. This is about nine times larger than the industry's GDP and roughly the size of the Canadian agricultural sector or the economy of New Brunswick.

Among other findings, the report estimated that marine shipping transports about one fifth of Canadian

exports and imports by value. Some \$200 billion of goods are transported annually to and from global markets.

Examining the cultural, environmental, and security dimensions of the shipping industry was also key to understanding its overall value. The Panel found that while negative impacts on the environment and security are in some cases sizable, these impacts are mostly declining due to changes within the industry. Marine shipping was also found to be an important part of Canada's history, culture, and Arctic sovereignty despite concerns about its impact on culturally important activities, ecological areas, and ways of life.

Requested by Vancouver-based Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping, the report is the second report by the CCA to examine the shipping industry. The first report, published in 2016, assessed the risks associated with commercial marine shipping in Canada.

"Taken together, these two reports provide a comprehensive overview of the risks associated with commercial marine shipping and the overall value of the industry to Canada and Canadians," said Dr. Eric M. Meslin, FCAHS, President and CEO of the CCA.

Peter Ellis, Executive Director of Clear Seas, commented "When examining the contentious issues that surround marine shipping today, it is easy to overlook the aspects of our day-to-day lives that depend upon it."



Louis Rivé

Une nouvelle entreprise à Québec: Castaloop

Castaloop, première entreprise de manutention créée dans l'est du Canada depuis des décennies, est bel et bien en affaires. «Spécialisée dans les cargaisons en vrac et générales, elle a vite trouvé son créneau: la manutention des composants d'éoliennes à Port Hawkesbury et, dernièrement, le chargement de navires dans le Port de Bécancour», a déclaré au *Maritime Magazine* le président de Castaloop, Philip O'Brien.

Comme le dit M. O'Brien, c'est «le manque de concurrence» dans les Grands Lacs canadiens, le Saint-Laurent et les Maritimes qui a créé «le besoin d'un service différent» offrant une approche nouvelle. Voilà «le point de départ qui a mené au lancement de Castaloop».

L'entreprise de manutention basée à Québec est née à la fin de 2016 du partenariat Somavrac/Groupe Bellemare, deux sociétés dont le siège social est à Trois-Rivières, à mi-chemin entre Montréal et

Québec, sur le Saint-Laurent.

En mai dernier, Castaloop a chargé avec succès des composants d'éoliennes sur un navire de Hansa Heavy Lift, le **HHL Rhine**, dans le Port de Bécancour. C'était le premier d'une série de quatre contrats de navires qui suivait la signature d'un accord de location-exploitation à long terme avec la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.

Le navire transporteur de charges lourdes est arrivé à Bécancour le jour même où commençait une grève provinciale des travailleurs de la construction. L'équipe de Castaloop est parvenue malgré tout à charger toute la cargaison.

Le nom Castaloop, a précisé M. O'Brien, vient d'un jeu conçu par l'inventeur finlandais Vesa Timonen: Cast Loop. «[Ce jeu] consiste à assembler des pièces uniques qui, une fois combinées, forment un anneau solide et éternel.»

Québec City-based Castaloop off and running

Castaloop, the first new stevedoring enterprise created in eastern Canada in several decades, is off and running.

"Focused on bulk and breakbulk cargo, Castaloop quickly found its niche in the handling of wind energy components in Port Hawkesbury and then followed by several ongoing vessels at the Port of Bécancour," Castaloop President Philip O'Brien told *Maritime Magazine*.

Due to what he termed "a shortage of competition" in the Canadian Great Lakes, St. Lawrence and Maritimes, Mr. O'Brien said "a need to develop an alternative service" with a fresh approach constituted "the founding principle behind the launch of Castaloop."

The stevedoring operation based in Quebec City was established late in 2016 through a partnership between Somavrac and Groupe Bellemare, both headquartered in Trois-Rivières, mid-

way between Montreal and Quebec City on the St. Lawrence River.

Late in May of this year, Castaloop successfully carried out the loading of wind energy components on the Hansa Heavy Lift vessel, the M/V **HHL Rhine**, at the Port of Bécancour. It was the first in a series under a four-vessel contract, and followed the conclusion of a long-term, operating lease agreement with the Société du Parc Industriel et Portuaire de Bécancour.

The heavy lift ship arrived at Bécancour on the same day as the onset of a province-wide labour and construction strike. But the Castaloop team took the necessary measures to complete the cargo-handling moves.

Origin of the name of Castaloop? Mr. O'Brien indicated it was inspired by the Finnish designer Vesa Timonen. "It represents the unification of unique pieces that, once combined, generate a strong and eternal ring."

Castaloop carries out loading of wind energy components at Bécancour.

Castaloop charge des composants d'éoliennes à Bécancour.



Le GNL désormais accessible au Port de Montréal

LNG supply now available at Port of Montreal



Groupe Desgagnés, Gaz Metro and the Port of Montreal have jointly developed an LNG supply system.

Groupe Desgagnés, Gaz Métro et le Port de Montréal ont uni leurs efforts pour développer un système d'approvisionnement en GNL.

Gaz Métro et le Port de Montréal ont récemment annoncé qu'une solution d'approvisionnement en GNL comme carburant marin était désormais offerte dans le Port de Montréal. Cette annonce fait suite à l'inauguration du **Damia Desgagnés**, premier asphaltier à bicarburant exploité sous pavillon canadien dont le Groupe Desgagnés vient de prendre livraison d'un chantier naval turc. C'est le premier de quatre navires-citernes construits pour Desgagnés selon des plans originaux conçus par les architectes de cette entreprise de Québec.

La présidente et chef de la direction de Gaz Métro, Mme Sophie Brochu, et la PDG de l'Administration portuaire de Montréal, M^{me} Sylvie Vachon, saluent le leadership et la vision dont a fait preuve

Groupe Desgagnés. En effet, l'acquisition de quatre navires conformes aux normes environnementales les plus strictes fait du Groupe Desgagnés un précurseur pour l'essor du GNL comme carburant marin au Québec et au Canada.

Groupe Desgagnés, Gaz Métro et le Port de Montréal ont uni leurs efforts pour développer un système d'approvisionnement en GNL dont l'exploitation sera confiée à une filiale de Gaz Métro. Ce système sera accessible à tous les armateurs du Québec, y compris aux navires qui transitent par le Port de Montréal. Il s'agit d'une étape importante pour tout le secteur du transport maritime.

«Je tiens à souligner le leadership et la vision du Groupe Desgagnés, qui fut le premier armateur commercial à commander des navires

Gaz Métro and the Port of Montreal recently announced that an LNG supply solution for marine fuel is now available at the Port of Montreal. This follows the inauguration of **M/T Damia Desgagnés**, the first dual-fuel powered Canadian-flagged asphalt tanker built in a Turkish shipyard. She is the first of four tankers custom-built according to an original concept developed by Quebec City's Groupe Desgagnés.

President and CEO of Gaz Métro, Sophie Brochu, and President and CEO of the Montreal Port Authority (MPA), Sylvie Vachon, praised Groupe Desgagnés for its leadership and vision. By acquiring four vessels able to comply with the most

stringent environmental standards, Groupe Desgagnés positions itself as a pioneer in its category for the development of LNG as a fuel for maritime transport in Québec and Canada.

Groupe Desgagnés, Gaz Métro and the Port of Montreal joined efforts in developing an LNG supply system that will be operated by a Gaz Métro subsidiary. This system will be available to all shipowners in Quebec, including the fleets passing through the Port of Montreal. In short, it is an important milestone for the entire maritime transport sector.

"I would like to commend the leadership and vision of Groupe Desgagnés, which was the first commercial shipowner

destinés à naviguer au Québec qui pourront consommer du GNL comme carburant marin. Nous pouvons être fiers d'avoir au Québec des entreprises visionnaires comme Desgagnés et comme la Société des traversiers du Québec également. Les atouts environnementaux du GNL en font actuellement l'une des meilleures solutions pour remplacer les produits pétroliers dans le transport maritime, car il permet de se conformer aux nouvelles normes canadiennes et internationales qui visent à réduire les émissions de polluants atmosphériques [NOx et SOx], a déclaré M^{me} Brochu.

«Je salue la vision avant-gardiste du Groupe Desgagnés,

qui est très inspirante pour l'industrie maritime québécoise, a souligné Sylvie Vachon. Le Port de Montréal partage cette volonté d'exercer un leadership positif en matière de développement durable et, dans ce contexte, la solution d'approvisionnement en carburant GNL qui sera offerte sur nos quais constitue un autre pas significatif et concret vers une navigation commerciale encore plus écoresponsable.»

Gaz Métro et le Port de Montréal espèrent que l'offre de solutions d'approvisionnement en GNL constituera un premier pas pour encourager les armateurs à emboîter le pas au Groupe Desgagnés.

to order vessels destined to navigate in Québec able to use LNG as marine fuel,” said Ms. Brochu. “Québec can be proud to have Groupe Desgagnés among its visionary companies, as was the Société des traversiers du Québec. LNG is currently one of the best solutions available to replace petroleum products in the maritime sector, due to its environmental assets. In particular, it respects new Canadian and international maritime transportation standards that aim to minimize the emission of air pollutants [NOx and SOx].”

“I praise Groupe Desgagnés’ forward thinking,

which is very inspiring for Québec’s maritime industry,” emphasized Sylvie Vachon. “The Port of Montreal shares this vision to exercise positive leadership in sustainable development practices and, in this context, the LNG fuel supply solution that will be available on our docks is another significant and concrete action toward making commercial shipping even more environmentally friendly.”

Gaz Métro and the Port of Montreal expressed the hope that the availability of LNG supply solutions will be a first step in encouraging shipowners to follow the lead taken by Groupe Desgagnés.

CSL, l'armateur de l'année 2017

Le Groupe CSL a reçu la prestigieuse distinction de l'«Armateur de l'année 2017» au cours du dîner de gala de la Lloyd's List Americas à New York. Le prix récompense l'excellence en matière de développement commercial, de sécurité, d'efficacité et de fiabilité, chez les armateurs d'Amérique du Nord, d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale.

«C'est un grand honneur pour CSL de recevoir ce prix, qui rend hommage à la passion, au dévouement et à l'ingéniosité de notre extraordinaire personnel terrestre et navigant», a déclaré le président et chef de la direction du Groupe CSL, Louis Martel.

«Nous nous faisons un point d'honneur d'offrir chaque jour à nos clients un service exceptionnel de la façon la plus efficace, sécuritaire et durable possible – et nous cherchons continuellement à nous améliorer. Nous modernisons constamment notre flotte et nous implantons dans

nos opérations terrestres et maritimes des technologies avant-gardistes qui vont nous rendre plus performants.»

Kirk Jones, vice-président, Affaires gouvernementales et de l'industrie à CSL, a accepté le prix au nom de la société. C'est la deuxième fois que CSL est récompensée par Lloyd's. Elle avait reçu le prix de l'Armateur intérieur, côtier et laquier de l'année en 2015.



CSL wins Lloyd's List Ship Operator of Year award

The CSL Group was given the prestigious 2017 Ship Operator of the Year award at the Lloyd's List Americas gala dinner held recently in New York City. The award recognizes excellence in business development, safety, efficiency and reliability, and is open to ship operators in North, South and Central America.

“It is a great honour for CSL to be accepting this award, which is a tribute to the passion,

dedication and innovative spirit of our outstanding ship and shore employees,” said Louis Martel, President and CEO, The CSL Group.

“Every day we take great pride in delivering exceptional service to our customers in the most efficient, safe and sustainable way – and we constantly seek to get better. As we continue to modernize our fleet, we are bringing advanced technologies into our ship and shore operations that will elevate our business for years to come.”

CSL's Vice-President of Government and Industry Affairs, Kirk Jones accepted the award on behalf of the Company. It is the second time CSL has won a Lloyd's List ship operator award. In 2015, CSL was named the Inland/Coastal/Lakes Operator of the Year.

CSL's Louis Martel praises the vital contribution of ship and shore employees.

Louis Martel de CSL fait l'éloge de la contribution vitale des personnels navigant et terrestre.

L'ATIC se donne une nouvelle image pour son 70^e anniversaire

L'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) adoptait récemment un nouveau logo pour souligner la célébration de son 70^e anniversaire en 2018.

«Nous sommes fiers de nos 70 ans d'histoire, a déclaré le président Gary Vince, mais l'ATIC évolue dans un monde qui change rapidement et nous mettons le cap sur un avenir exaltant. Le nouveau logo veut refléter notre volonté d'adaptation au changement.»

Le nouveau logo a été dévoilé et officiellement présenté au conseil d'administration et aux membres de l'ATIC à l'assemblée générale annuelle de l'ATIC le printemps dernier.

Le nouvel emblème «tourné vers l'avenir» remplace l'ancien logotype manuscrit, reconnaissable à son lettrage à empattement, qui avait été créé pour le 50^e anniversaire de l'Association en 1998.

Avec son look linéaire audacieux, le nouveau logo de l'ATIC évoque mobilité et mouvement, et il symbolise l'évolution de l'Association pour s'adapter aux innovations et aux défis qui l'attendent dans le futur numérique.

Pendant la prochaine

année, l'ATIC va progressivement adapter la nouvelle image de marque et elle fournira à ses membres le nouveau logo qui ornera



leurs sites Web et leurs cartes professionnelles.

En 2018, l'ATIC pourra s'enorgueillir de 70 années consacrées à représenter le secteur logistique international au Canada, et elle tiendra une conférence anniversaire à Toronto en octobre. Elle aura pour partenaires deux salons professionnels majeurs, l'Air Cargo Forum de la TIACA et Multimodal Americas dans ce qui sera l'un des plus grands et des plus importants événements de transport du monde.

Tenue sous le thème «Les chaînes d'approvisionnement globales dans un futur numérique: innovation et inspiration», la conférence de l'ATIC accueillera des centaines de fournisseurs de services logistiques de partout au monde pour un gala de réseautage et d'apprentissage sans précédent.

CIFFA rebrands to underscore upcoming 70th anniversary

The Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) recently introduced a new logo. The rebrand comes

motion and movement, and demonstrates the evolution of the association as it meets the innovations and challenges of the digital future head on.

Over the next year CIFFA will transition gradually to the new format, providing members with the appropriate logo to be placed on their websites and business cards.

In 2018, CIFFA will boast 70 years representing the international logistics sector in Canada, and will host an anniversary conference in Toronto in October 2018. CIFFA is partnering with two leading trade shows TIACA Air Cargo Forum and Multimodal Americas in what will be one of the largest and most significant transportation events in the world.

Themed "Global Supply Chains in a Digital Future: Innovation and Inspiration", CIFFA's conference event will welcome hundreds of global logistics service providers for the once in a lifetime learning and networking celebration.

as the association looks forward to celebrating its 70th anniversary in 2018.

"While proud of our 70-year history," said President Gary Vince, "CIFFA members work in a rapidly changing world and our association is looking towards an exciting future. The new logo is about moving forward."

Unveiled at CIFFA's Annual General Meeting this past spring, the logo was officially presented to the CIFFA Board of Directors and members in attendance.

The "future facing" design replaces CIFFA's hand-drawn logo with its recognizable serif lettering that was released to celebrate the association's 50th anniversary in 1998.

With its edgy, linear look, the new CIFFA logo evokes

Croissance soutenue du marché mondial du transport de vrac sec

Les perspectives mondiales dans le transport de vrac sec demeurent favorables, compte tenu de la réduction de l'écart entre l'offre et la demande, selon la dernière édition de *Dry Bulk Forecaster* publiée

par Drewry, groupe-conseil maritime basé à Londres.

Avec les démolitions nombreuses et les rares livraisons de navires, la flotte devrait grossir de seulement 1 % par an dans les cinq prochaines

Global dry bulk shipping market seen growing steadily

The outlook for global dry bulk shipping remains positive given the shrinking supply-demand gap, according to the latest edition of the *Dry Bulk Forecaster* published by

London-based shipping consultancy Drewry.

With high demolition activity and low deliveries the fleet is expected to grow at a slow annual rate of 1% over the next five years,



The Drewry consultancy anticipates a gradual improvement in charter rates.

Le cabinet-conseil Drewry prévoit une amélioration graduelle des tarifs d'affrètement.

DR

années, alors que la demande de tonnes-milles connaîtra une augmentation plus forte d'environ 3 % par an. Plus l'offre et la demande se rapprocheront durant la période visée, plus les tarifs d'affrètement devraient s'améliorer.

Drewry a également analysé et souligné l'impact des énergies renouvelables, qui risquent d'inverser les tarifs d'affrètement pour le transport de vrac sec, et a construit deux scénarios basés sur les développements commerciaux actuels.

En Chine, le plan gouvernemental de relance adopté en 2015 a stimulé la production d'acier l'an dernier et devrait aider l'industrie sidérurgique dans les deux prochaines années. Le coût relativement bas du charbon importé (cfr) par rapport à celui du charbon chinois favorise l'accroissement des importations de charbon, contribuant ainsi à une remontée des tarifs le reste de l'année.

Selon Drewry, cependant, le transport de vrac sec est menacé par la baisse des coûts de production d'énergie à partir de sources renouvelables et par la reconnaissance générale que la COP 21 peut réduire le recours au charbon comme

source d'énergie majeure. Toute décision d'abandonner le charbon risque de nuire au transport de vrac sec à moyen terme (1 à 3 ans), même si dans la majorité des grandes économies la part des énergies renouvelables dans la production totale d'énergie est très faible.

Concernant la demande, Drewry indique que trois facteurs sont susceptibles d'influer sur les tarifs du transport de vrac sec dans un proche avenir.

Premièrement, l'Administration nationale de l'énergie de la Chine prévoit augmenter de seulement 0,7 % par an la consommation de charbon dans les quatre prochaines années et atteindre ses objectifs de production d'énergie en rendant l'utilisation du charbon plus efficace.

Deuxièmement, la Chine prévoit également réduire sa capacité excédentaire de production d'acier de 100 millions de tonnes au cours des cinq prochaines années, en fermant des aciéries illégales et non conformes. Les efforts conjugués de la Chine et de l'Inde pour accroître la part des énergies renouvelables dans leur bouquet énergétique pourraient amener le marché du transport de vrac sec dans

while tonne mile demand will grow at a faster pace of around 3% per annum. As supply and demand becomes more balanced over the forecast years, charter rates are expected to improve gradually.

Drewry has also researched and flagged the impact of renewables on the dry bulk trade, as this has the potential to reverse charter rates, and has built two scenarios based on current trade developments.

The Chinese government's stimulus package in 2015 supported steel production last year and is likely to aid the steel industry over the next two years. The relative cheapness of imported coal (cfr) over domestic coal makes room for increased coal imports, supporting the rally in rates for the rest of the year.

However, Drewry says the declining cost of producing energy from renewable sources and the general acceptance that COP21 may reduce the use of coal as a major energy source is a threat to the dry bulk shipping trade.

Although the share of renewables in total energy production is quite low for most major economies, any shift away from coal could hamper the dry bulk trade over the medium term (1-3 years).

Looking at demand, Drewry has identified three concerns that might impact dry bulk shipping rates in the near future.

First, the National Energy Administration of China plans to increase coal consumption by only 0.7% annually over the next four years, and plans to meet its energy production targets by making coal use more efficient.

Secondly, China also plans to cut down on excess steel capacity by 100 million tonnes over the next five years by shutting down illegal, sub-standard, steel-making units. The combined efforts of China and India to increase the share of renewables in their energy mix could bring down the dry bulk market to an era of negative growth in the short to medium term.

Thirdly, India plans to increase its thermal

une ère de croissance négative à court ou moyen terme.

Troisièmement, l'Inde prévoit porter sa production d'énergie thermique à 236 GW en 2022, comparativement aux 186 GW actuels, soit 4 % de plus par an. Coal India, qui comble la plupart des besoins en charbon du pays, a augmenté sa production de 5,8 % par an, et le gouvernement de son côté déploie des efforts supplémentaires pour accélérer cette augmentation de production. Pour produire 236 GW d'énergie thermique en 2022, l'Inde aura besoin de 159



Dry bulk traffic in commodities like sulphur represent an important feature of the Port of Vancouver.

Le trafic de vrac sec pour des marchandises comme le soufre est important pour le port de Vancouver.

millions de tonnes de charbon importé, ce qui représente une baisse annuelle de 1,8 % des importations.

coal power generation to 236 GW in 2022 from the current 186 GW, an increase of 4% annually. Coal India, which meets most of the country's coal requirements, has been increasing its output by 5.8% annually and the government has been making additional efforts to increase Coal India's output faster. To produce 236 GW thermal coal power in 2022, India will require 159 million tonnes of imported coal, meaning an annual fall of 1.8% in imports.

Madeleine Paquin admise à l'International Maritime Hall of Fame

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation depuis 1996, a récemment été intronisée à l'«International Maritime Hall of Fame» au cours d'un gala tenu à New York. C'est la première fois qu'est décernée à une personnalité de l'industrie maritime canadienne cette prestigieuse distinction instituée en 1993 par la Maritime Association of the Port of New York and New Jersey.

L'International Maritime Hall of Fame a été créé pour honorer des personnalités de l'industrie maritime qui se démarquent par l'excellence de leur entreprise, de leur organisation ou de leurs services et dont la vision et la créativité guideront l'industrie maritime au 21^e siècle.

«Je suis vraiment honorée de recevoir ce prestigieux prix décerné par la communauté maritime des États-Unis. Le mérite revient à mon équipe de cadres compétents et dévoués. Ensemble, nous élaborons des stratégies et nous sommes toujours à l'affût de solutions novatrices pour notre clientèle en plein essor», a déclaré M^{me} Paquin.

«Notre succès est le fruit d'un travail d'équipe et je serai toujours profondément reconnaissante envers les clients, les partenaires et les collègues qui ont contribué à la réussite de Logistec.»

Logistec est une société ouverte qui offre des services spécialisés, y compris des services de manutention,

Madeleine Paquin inducted into International Maritime Hall of Fame

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation since 1996, was recently inducted into the International Maritime Hall of Fame at a gala event in New York. She is the first Canadian shipping executive to have won the award established in 1993 by the Maritime

Association of the Port of New York and New Jersey.

The award recognizes "maritime visionaries who through their excellence in their company, organization or services best exemplify the qualities of futuristic thinking that will guide the maritime industry in the 21st century," states the Association.

"I am truly honored to receive this prestigious award from the maritime community in the United States," Ms Paquin said. "The credit for this goes to my team of talented and dedicated leaders. Together, we strategize and we are always looking for innovative ways to find solutions for our growing customer base.

"Our success is a team effort and I will always have tremendous gratitude to the customers, partners, and colleagues that have helped Logistec achieve its success."

A publicly-traded company, Logistec offers specialized services, including cargo-handling in over 30 Canadian and U.S. ports and terminals, marine transportation to the Canadian



Madeleine Paquin is accompanied by Rudy Mack at the ceremony in New York where she received the prestigious award.

Madeleine Paquin était accompagnée de Rudy Mack à la cérémonie où elle a reçu sa prestigieuse distinction à New York.

dans plus de 30 ports et terminaux canadiens et étasuniens, de même que des services de transport maritime dans l'Arctique canadien et des services environnementaux. Ses revenus totaux sont passés de 250,8 millions de dollars en 2012 à 343,3 millions en 2016.

«Sous la direction de M^{me} Paquin, l'entreprise s'est transformée. De "simple" arri-

meur et courtier en main-d'œuvre, elle est devenue prestataire d'une gamme complète de services modernes de manutention. C'est désormais un fournisseur multinational de services industriels maritimes et environnementaux», a souligné Rudy Mack, président de Rudy Mack Associates, Inc. et membre du conseil d'administration de Logistec.

Arctic and environmental services. Total revenues have increased from \$250.8 million in 2012 to \$343.3 million in 2016.

"Under Madeleine's management, Logistec has moved away from being 'just' a stevedore and labour broker to include a full range of modern cargo

handling services. They are now a multinational industrial service provider in both the marine sector and the environmental sector," said Rudy Mack, President of Rudy Mack Associates, Inc. and member of Logistec's Board of Directors.



Algoma

Wayne Smith retires from senior Algoma Central executive post

Wayne Smith quitte la haute direction d'Algoma

Un champion de l'industrie maritime canadienne, Wayne Smith, a quitté son poste de vice-président principal aux Affaires commerciales à Algoma Central Corporation. Il a passé plus de vingt ans dans cette grande entreprise de transport maritime basée à St. Catharines (Ontario).

Il continuera toutefois de représenter Algoma à la Chambre de commerce maritime (CCM) et d'en présider le conseil d'administration jusqu'en juin 2018 – à la satisfaction du président de la CCM, Bruce R. Burrows.

«Je me réjouis, a commenté M. Burrows, que Wayne continue de défendre les intérêts de l'industrie du transport maritime. Son expérience, ses connaissances et sa passion pour cette industrie en font une ressource indispensable pour la Chambre.»

«Wayne a joué un rôle clé dans la fusion réussie de la CCM et de l'Association des armateurs canadiens (AAC), et plus récemment, dans

l'élaboration des orientations stratégiques de la nouvelle Chambre de commerce maritime», a aussi dit M. Burrows.

«Je me félicite d'avoir pu travailler avec tant de gens expérimentés et compétents chez Algoma et nos partenaires d'affaires depuis 22 ans, a déclaré M. Smith. J'ai aussi eu le plaisir de collaborer avec de nombreux collègues de l'industrie pendant cette période sur des dossiers réglementaires épineux comme l'élimination des droits à l'importation de navires canadiens et l'imposition de règles pour le traitement des eaux de ballast.»

Wayne Smith s'est joint à Seaway Self-Unloaders, société en nom collectif d'Algoma, en qualité de vice-président directeur général le 1^{er} août 1995. Il a plus tard été nommé vice-président, Marketing, à SMT et le 1^{er} mai 2008, il a été promu vice-président principal, Affaires commerciales d'Algoma.

«En tant que VP principal aux Affaires commerciales,

Effective August 1, Canadian marine industry champion Wayne Smith has retired from his position of Senior Vice President Commercial of Algoma Central Corporation. This follows more than two decades with the major shipping enterprise based in St. Catharines, Ontario.

But he will continue as Algoma's representative with the Chamber of Marine Commerce and as Chair of the CMC's Board of Directors until June 2018 – to the expressed delight of CMC President Bruce R. Burrows.

"I'm delighted," commented Mr. Burrows, "that Wayne is going to continue to be a champion for the marine shipping industry. His experience, knowledge and passion for this industry is an indispensable resource for the Chamber."

"Wayne's work has been instrumental to the successful merger of the Chamber and the Canadian

Shipowners Association and, more recently, the formation of a strategic vision and path for the new CMC," Mr. Burrows said.

"It has been my pleasure to have had the opportunity to work with so many experienced and capable people at Algoma and among our business partners over the past 22 years," Mr. Smith said. "It has also been my pleasure to work collaboratively with many industry colleagues throughout this period to address challenging regulatory issues such as the removal of Canadian vessel import duty and the imposition of ballast water treatment rules."

Wayne Smith joined Seaway Self-Unloaders, a partnership of Algoma as Vice President and General Manager on August 1, 1995. He was later appointed Vice-President Marketing at SMT and on May 1, 2008 he was appointed Senior Vice

j'ai supervisé l'ensemble des intérêts d'Algoma dans le transport maritime commercial intérieur et international par transporteurs de vrac sec, navires-citernes et cimentiers», a rappelé M. Smith.

Celui-ci a aussi chapeauté les relations gouvernementales de la compagnie, il a été antérieurement président de l'Association des armateurs canadiens pendant plusieurs années et il est actuellement président de la Chambre de commerce maritime, qui a fusionné avec l'AAC en 2016.

«Je suis parvenu à réaliser plusieurs objectifs importants depuis deux ans, y compris l'expansion de notre flotte internationale d'autodéchargeurs, le développement de NovaAlgoma Cement Carriers Limited et la fusion de l'AAC et de la CCM, pour n'en nommer que quelques-uns; et j'ai bien hâte de pouvoir passer plus de temps avec mon épouse Nancy et ma famille et je suis bien sûr tout aussi impatient d'avoir plus de temps à consacrer à mon autre passion, la navigation sur mon bateau, le **Moxie III**», a indiqué M. Smith.

President, Commercial at Algoma.

“As Senior VP Commercial, I have overseen all of Algoma's commercial shipping interests both domestically and internationally in dry bulk, tankers and cement carriers,” he recalled.

Mr. Smith also led the company's government relations activities, previously serving as Chair of the Canadian Shipowners Association over several years and currently as Chair of the Chamber of Marine Commerce, which merged with the CSA in 2016.

“Having successfully reached several important objectives over the past two years, including the expansion of our international self-unloader fleet, the development of NovaAlgoma Cement Carriers Limited and the merger of the CSA and the CMC, to name a few, I am very anxious to be able to spend more time with my wife Nancy and my family and of course have more time to pursue my other passion, sailing my boat **Moxie III**,” Mr. Smith said.

Ottawa annonce une révision de la Loi sur le pilotage

L'honorable Catherine McKenna, ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada, a récemment annoncé un examen de la Loi sur le pilotage, l'une des cinq initiatives prises dans le cadre du Plan de protection des océans du gouvernement fédéral.

Alors qu'elle était à Toronto, la ministre McKenna a lancé l'examen de la Loi sur le pilotage, cadre législatif et réglementaire établi en 1972 pour que des pilotes qualifiés assurent la navigation sécuritaire des navires dans certaines eaux canadiennes. Cet examen sera dirigé par M. Marc Grégoire, ancien commissaire de la Garde côtière canadienne et ex-sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, à Transports Canada. Sous sa direction, l'examen sera axé notamment sur les tarifs, la prestation de services, la gouvernance et la résolution de conflits.

Commentant l'annonce, le premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides (l'une des quatre administrations de pilotage du Canada), Fulvio Fracassi, a dit croire que les thèmes ciblés

pour l'examen permettront «l'élaboration des recommandations pour améliorer et moderniser la Loi sur le pilotage».

«Au Canada, le taux de réussite du pilotage maritime est de 99 %. Un tel résultat montre bien aux Canadiens que la navigation dans les eaux canadiennes est sécuritaire, a noté la ministre McKenna. Aux termes du Plan de protection des océans, l'examen de la Loi sur le pilotage vise à s'assurer que le Canada dispose d'un cadre législatif et réglementaire moderne capable d'inspirer une telle confiance.»

Le Plan de protection des océans est une stratégie nationale destinée à créer un des meilleurs systèmes de sécurité maritime du monde. Il fournira des possibilités économiques aux Canadiens tout en protégeant nos côtes et la qualité de nos eaux pour les générations futures. Cette stratégie de 1,5 milliard de dollars est à l'origine du plus gros investissement jamais accordé pour protéger le littoral et les voies navigables du Canada.

Federal government review of Canada's *Pilotage Act*

Catherine McKenna, Minister of Environment and Climate Change Canada, recently announced a review of the *Pilotage Act*, one of five initiatives within the context of the federal government's Oceans Protection Plan.

In Toronto, Minister McKenna launched a review of the the legislative and regulatory framework enacted in 1972 that ensures experienced marine pilots navigate ships safely through select waters in Canada. The review is chaired by Marc Grégoire, who is a former Commissioner of the Canadian Coast Guard and former Assistant Deputy Minister of Safety and Security at Transport Canada. Under Mr. Grégoire's leadership, the review will focus on topics such as tariffs, service delivery, governance, and dispute resolution.

Commenting on the announcement, Fulvio Fracassi, CEO of the Laurentian Pilotage Authority (one of Canada's four pilotage authorities), said he belie-

ved that the areas identified for review “will assist in developing recommendations to improve and modernize” the pilotage legislation.

“Marine pilotage in Canada has a success rate of over 99%, providing Canadians with the assurance that ships in their waters are travelling safely to and from their destinations,” noted Minister McKenna. “Under the Ocean's Protection Plan, this *Pilotage Act* Review is a commitment to ensuring Canada has the modern legislation and regulations needed to inspire this confidence.”

The Oceans Protection Plan is a national strategy is creating a world-leading marine safety system that provides economic opportunities for Canadians today, while protecting our coastlines and clean water for generations to come. The \$1.5 billion strategy is delivering the largest investment ever made to protect Canada's coasts and waterways.

IMO NEWS

The magazine of the International Maritime Organization

FREE MONTHLY MAGAZINE

keeping readers up-to-date with
the activities of the organization



Including links
to important
IMO documents

SUBSCRIBE TODAY AT

www.imo.org/NewsMagSubscription

For advertising information, go to www.imo.org/mediakit
or email advertising@imo.org

La page de l'AGGIMQ

L'Association des graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

www.aggimq.ca

La cohorte 2017

Par Alain L'Écuyer, administrateur



La nouvelle bordée 2017!

Le 27 mai dernier, j'ai eu la chance d'assister à la cérémonie de remise des diplômes et au bal des finissants et finissantes de l'Institut maritime du Québec. Une journée en tous points parfaite par sa température clémente et un temps ensoleillé ainsi qu'une ambiance festive bien avant l'entrée en scène des gradués.

La cohorte 2017 ne passera pas inaperçue, entre autres en raison du nombre de diplômés, et ce, dans tous les programmes. L'AGGIMQ est fière d'avoir remis une bourse à monsieur Gabriel Viger, diplômé en logistique du transport. Beaucoup d'autres récipiendaires se sont partagé les nombreuses bourses offertes par les délégués d'entreprises et organismes de l'industrie. La vitalité du secteur maritime ne fait aucun doute lors d'un événement rassembleur comme celui-ci.

Le bal des finissants a eu lieu à l'Hôtel Rimouski. Finissants et invités ont eu droit à une belle soirée. Le comité organisateur a fait un travail bien ficelé et a su entretenir l'audience par une multitude d'anecdotes en soulignant des traits de caractère de nombreux diplômés. On sentait déjà

une certaine nostalgie pour certains, malgré la joie et la fierté du devoir accompli.



Remise de la bourse de l'AGGIMQ à Gabriel Viger.

Heureusement, tous auront l'occasion de se retrouver de nouveau chaque année par l'entremise l'Association des graduées et gradués de l'IMQ dont ils sont membres d'office pour la première année. Au nom du conseil d'administration de l'AGGIMQ, je leur souhaite une carrière bien remplie, à la hauteur de leurs attentes.

Invitation aux finissants 2017

N'oubliez pas d'envoyer votre adresse courriel à info@aggimq.ca pour pouvoir figurer dans le bottin des membres. C'est gratuit la première année!

5 à 7 automnaux

Cet automne, nous reprenons les 5 à 7 devenus traditionnels dans les principales villes du Québec: Montréal, Québec, Trois-Rivières et Rimouski. Il se peut que nous ajoutons d'autres villes si des volontaires se proposent pour l'organisation. N'hésitez pas à nous contacter!

L'invitation, pour les membres et les non-membres, sera lancée par courriel. Si vous désirez la recevoir, faites-nous parvenir votre adresse électronique si vous croyez que nous ne l'avons pas déjà. Comme d'habitude, les membres de l'année se verront offrir une première consommation. Une belle occasion de rencontres! Au plaisir de se revoir!

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

13 et 14 SEPTEMBRE

Journées portuaires d'Halifax

Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
www.portofhalifax.ca

18 au 20 SEPTEMBRE

Container Trade Europe conference

Sofitel Hamburg Alter Wall
Hamburg, Germany
www.joc.events.com

18 au 21 SEPTEMBRE

Conférence et AGA de l'AAPC

«Naviguer vers un avenir durable»
Fairmont Waterfront Hotel
Vancouver, BC, Canada
www.acpa2017.ca

1^{er} au 4 OCTOBRE

AAPA Annual Convention

Long Beach Convention Center
Long Beach, CA, USA
www.aapa-ports.org

2 au 6 OCTOBRE

ICHCA International Conference

Port of Las Palmas, Spain
www.ichca.com

3 OCTOBRE

Courant 2017 / Armateurs du Saint-Laurent

Club Saint James
Montreal, QC Canada
www.armateurs-du-st-laurent.org

4 et 5 OCTOBRE

Canada Inland Ports Conference

University of Calgary
Calgary, AB, Canada
bwhitson@ucalgary.ca

17 au 19 OCTOBRE

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

24 OCTOBRE

Journée maritime du Québec

Hotel du parlement,
Québec, QC, Canada
ariane.charette@st-laurent.org

25 au 27 OCTOBRE

Canada Logistics Conference

Hotel Delta
Montréal, QC, Canada
www.citt.ca

SEPT. 13-14

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
www.portofhalifax.ca

SEPT. 18-20

Container Trade Europe conference

Sofitel Hamburg Alter Wall
Hamburg, Germany
www.joc.events.com

SEPT. 18-21

ACPA Annual AGM and Conference

"Navigating a sustainable future"
Fairmont Waterfront Hotel
Vancouver, BC, Canada
www.acpa2017.ca

OCT 1-4

AAPA Annual Convention

Long Beach Convention Center
Long Beach, CA, USA
www.aapa-ports.org

OCT. 2-6

ICHCA International Conference

Port of Las Palmas, Spain
www.ichca.com

OCT. 3

Currents 2017 / St. Lawrence Shipoperators

Club Saint James
Montreal, QC Canada
www.armateurs-du-st-laurent.org

OCT. 4-5

Canada Inland Ports Conference

University of Calgary
Calgary, AB, Canada
bwhitson@ucalgary.ca

OCT. 17-19

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

OCT. 24

Quebec Marine Day

Hotel du parlement,
Quebec City, QC, Canada
ariane.charette@st-laurent.org

OCT. 25-27

Canada Logistics Conference

Hotel Delta
Montreal, QC, Canada
www.citt.ca

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	4	ABS	4
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back Cover
CP - LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE	67	CP - CANADIAN PACIFIC RAILWAY	67
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière	CSL- CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CSL- CANADA STEAMSHIP LINES	1	CHAMBER OF SHIPPING	21
CHAMBER OF SHIPPING	21	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	8	DNV GL	48
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière	FEDNAV.....	27
DNV GL	48	GROUPE DESGAGNÉS	Inside Front Cover
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA	56	IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	81
FEDNAV	27	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	29
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant	MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	61
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	29	MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside Back Cover
MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	61	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	20
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	20	OCEAN	43
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	81	PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	58
OCEAN	43	PORT OF ANTWERP	16
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	58	PORT OF HALIFAX	47
PORT D'ANVERS	16	PORT OF MONTREAL	41
PORT DE HALIFAX	47	PORT OF NANAIMO	63
PORT DE MONTRÉAL	41	PORT OF OSHAWA.....	37
PORT DE NANAIMO	63	PORT OF PRINCE RUPERT	12
PORT DE QUÉBEC	33	PORT OF QUÉBEC	33
PORT DE THUNDER BAY	38	PORT OF THUNDER BAY.....	38
PORT DE TORONTO	35	PORT OF TORONTO	35
PORT DE VANCOUVER	59	PORT OF VANCOUVER	59
PORT OF OSHAWA	37	SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	44
PORT OF PRINCE RUPERT.....	12	SHIPPING FEDERATION OF CANADA.....	56
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	44	SHIPOTOS.COM.....	20
SHIPOTOS.COM	20	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	46
SODERHOLM MARITIME SERVICES	46	SPLIETHOFF	31
SPLIETHOFF	31	STERLING FUELS	45
STERLING FUELS	45	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	8
URGENCE MARINE.....	39	URGENCE MARINE	39
VANCOUVER INTERNATIONAL MARITIME CENTRE.....	57	VANCOUVER INTERNATIONAL MARITIME CENTRE	57

MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE



CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME

WORLD-CLASS FACILITY. SHIP HANDLING. OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES.



WITH THE PANAMA CANAL EXPANSION PAVING THE WAY FOR LARGER SHIPS TO CALL AT DIFFERENT PORTS, MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators, networked to a common simulation control system
- More than 100 perfected ship models suitable for pilot training and advance manoeuvring
- In-house Modeling Capability which allows building, modifying or customizing:
 - Exercise Areas
 - Ship Models

FULL TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

- New port infrastructure analysis and validation
- Port preparation for the arrival of larger container ships

- Ship handling in Restricted Waters and Channels
- Assessment of limitations
- Tug Operations and Docking Manoeuvres
- Escort Operations
- Pilot training

"For any port authority or engineering firm interested in port development, the simulation facility at MSRC represents one of the most comprehensive combinations of equipment, technology and pilotage expertise available in the world.

Furthermore, its in house pilotage expertise coupled with other commercial partnerships, ensures that the majority of practical risk and manoeuvring analysis can be conducted at the preliminary and intermediate levels of port design, presenting clients with a solution that is workable, and that can be fully demonstrated and validated to port authorities and pilotage associations using high fidelity interactive simulations."

Captain Garland Hardy
President, Lantec Marine inc.

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

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

**Quebec, Quebec
CANADA**

INTERNATIONALLY-RECOGNIZED EXPERTISE

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



Coming soon to a Port near you

ALGOMA STRONGFIELD

We are pleased to announce that the fourth and final Equinox Class gearless bulker has arrived. The Algoma Strongfield will join her sisters Algoma Equinox, Algoma Harvester and G3 Marquis. The most efficient and environmentally friendly ships on the Great Lakes - St. Lawrence Waterway.

Short Sea Shipping is **OUR BUSINESS**



Algoma Central Corporation | www.algonet.com |   @AlgomaCentral