

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

CANADIAN PORTS BROADEN STRATEGIES **LES PORTS CANADIENS PE AFFINENT** **LEURS STRATÉGIES**

60th ACPA / 60^e AAPC
Building for the future
Bâtir pour l'avenir

ASIA PACIFIC GATEWAY
ADDRESSES CAPACITY
CHALLENGES

LA PORTE DE L'ASIE-PACIFIQUE
S'ATTAQUE AUX PROBLÈMES
DE CAPACITÉ

8,95 \$



TRILLIUM  CLASS

**We transform
ideas into
innovation** | **Nous transformons
les idées en
innovations**



GAGNANT / WINNER




CANADA STEAMSHIP LINES
cslships.com

Éditeur / Publisher:
Pierre Terrien pterrien@maritimemag.com

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

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

Traducteur / Translator: Yvan Rompré, Roger Fiset

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

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

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

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

Marketing 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 Articles must be typed and unpublished.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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

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

PAR LA POSTE (1 an/4 numéros)
32 \$ au Canada, 42 \$US aux États-Unis
46 \$US dans les autres pays.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6
pterrien@maritimemag.com

Financé par le gouvernement du Canada | **Canada**
Funded by the Government of Canada

www.maritimemag.com

M⁸⁹ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

13 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

17 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

21 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

25 CHAMBER OF SHIPPING
Robert Lewis-Manning

Et aussi / And more...

79 JOURNAL

86 LA PAGE DE L'AGGIMQ

87 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

88 ANNONCEURS / ADVERTISERS





Canadian ports broaden strategies Les ports canadiens peaufinent leurs stratégies

• Leo Ryan

28

Asia-Pacific Gateway addresses capacity challenges

La Porte Asie-Pacifique
s'attaque aux problèmes
de capacité

Colin Laughlan



76 **GREENTECH**

GreenTech 2018 underlines progress of maritime sustainability

GreenTech 2018
et le transport
maritime
durable

Julie Gedeon



COUVERTURE / COVER

The Port of Prince Rupert in a remote region of British Columbia has emerged in recent years as North America's fastest-growing maritime container gateway, with a strong focus on Asia trade. This stunning, evocative aerial photo in a spectacular setting was taken by a talented, locally-based professional photographer.

Le Port de Prince Rupert, situé dans une région éloignée de la Colombie-Britannique, est devenu depuis quelques années le port pour conteneurs qui connaît la croissance la plus rapide en Amérique du Nord, surtout grâce au commerce avec l'Asie. Cette spectaculaire photo aérienne a été prise par un talentueux photographe professionnel local.

Photo: Lonnie Wishart

ISM Code

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE
with guidelines for its implementation

2018 EDITION





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Rapport de l'Examen de la Loi sur le pilotage Des critiques et des appuis

Une entreprise aussi complexe, porteuse de changements pour s'adapter aux réalités modernes, a un formidable défi à relever, à savoir concilier les profondes divergences qui, au fil des ans, en sont venues à séparer les parties prenantes de l'industrie. Les principaux acteurs touchés sont les administrations de pilotage, les pilotes maritimes regroupés en corporations monopolistiques et les compagnies maritimes qui, pour des raisons de sécurité, doivent avoir recours à des pilotes spécialement formés dès que leurs navires pénètrent dans les eaux canadiennes. Faut-il alors se surprendre que la parution au printemps dernier du rapport final et des recommandations préparées par Marc Grégoire, ex-commissaire de la Garde côtière, concernant l'Examen de la Loi sur le pilotage ait été accueillie par un mélange d'opinions favorables et défavorables (résumées ci-après avec la plus grande concision possible). Le Rapport avait été précédé d'une série de tables rondes organisées par Transports Canada à la fin de 2017 en vertu du Plan de protection des océans.

Depuis son entrée en vigueur en 1972, la Loi sur le pilotage a été révisée à quelques reprises, mais sans jamais subir de modifications substantielles sauf en 1998. La Loi créait quatre administrations de pilotage qui devenaient des sociétés d'État: l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'Administration de pilotage des Laurentides, l'Administration de pilotage des Grands Lacs et l'Administration de pilotage du Pacifique. Chacune était chargée de superviser la prestation de services de pilotages sûrs et efficaces dans sa région respective.

Pilotage Act Review Report Stirs both praise and stakeholder conflicting opinions

As an exercise in driving change to respond to modern realities, the complex undertaking represents an awesome challenge in reconciling wide differences that have increased through the years between industry stakeholders. The key players involved are the pilotage authorities, marine pilots grouped in corporations enjoying monopoly status, and shipping lines who for safety reasons especially are obliged to use highly-trained pilots upon entering Canadian waters. Not surprisingly, a mix of approval and conflicting opinions (summarized as briefly as possible in this column) greeted the release this past spring of the final report and recommendations prepared by Marc Grégoire, former Commissioner of the Canadian Coast Guard, on the Pilotage Act Review. The report followed a series of roundtable sessions initiated at the end of 2017 by Transport Canada under the Oceans Protections Plan.

Since its inception in 1972, the *Pilotage Act* has been reviewed several times, but there was just one set of substantial amendments made in 1998. To recall: the Act established four pilotage authorities as Crown corporations – the Atlantic Pilotage Authority, the Laurentian Pilotage Authority, the Great Lakes Pilotage Authority and the Pacific Pilotage Authority. Each has the mandate to oversee safe and efficient pilotage services in their respective regions.

In its introductory section, the report acknowledges an exemplary safety record (over 99.9% incident free) but also evokes concerns raised by some stakeholders

Pilot boat heads towards commercial freighter on the St. Lawrence River.

Un bateau-pilote se dirige vers un navire de charge commercial sur le Saint-Laurent.

Lois Rheaume





20
18

MULTIMODAL AMERICAS

TORONTO, CANADA 16-18 OCTOBER

in Partnership with



Multimodal Americas is a new event for the North American Supply Chain, Logistics and Transportation industries alongside TIACA's Air Cargo Forum

In one huge hall - over three action packed days - with meetings, conferences, 1-2-1s, over 300 exhibits, networking events and site visits - ACF and Multimodal Americas will be the place to be in fall 2018.

Sponsors



Run by Clarion who have a wealth of expertise in this market - running over seven annual events worldwide, including the flagship Multimodal UK.

WWW.MULTIMODALAMERICAS.COM

T: +1 610 486 6525

E: matt.weidner@fbjna.com

T: +44 (0)20 7384 7968

E: laura.chandler@clarionevents.com

T: +44 (0)20 7384 7962

E: david.lewis@clarionevents.com



En introduction, le Rapport souligne le dossier de sécurité exemplaire (moins de 0,1 % d'accidents), mais fait aussi mention des critiques de certains intervenants qui trouvent que le pilotage coûte trop cher au Canada. Les coûts du pilotage représentent 20 à 25 % des droits maritimes que les navires paient lorsqu'ils arrivent au Canada.

L'APMC qualifie trois recommandations de «dangereuses».

Dans une première réaction transmise dans une lettre adressée le 7 juin au ministre fédéral des Transports, Marc Garneau, l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) qualifie de «dangereuses» trois des 38 recommandations que renferme ce rapport.

Dans cette lettre, le Capt Simon Pelletier, président de l'APMC, admet que l'association nationale est favorable à bon nombre des recommandations qui sont susceptibles d'apporter des améliorations valables au régime de pilotage du Canada, notamment celles qui visent à améliorer la transparence dans les rapports entre les corporations de pilotes et les administrations de pilotage; à mieux définir l'objet et les objectifs de la Loi; à resserrer les dispositions de surveillance et d'application de la loi; à donner aux Premières Nations un rôle significatif dans la gouvernance du système; à accélérer la tarification; et à prendre des mesures pour mieux protéger l'Arctique.

Le Capt Pelletier émet toutefois les réserves suivantes: «Cela dit, le Rapport fait trois recommandations qui, à notre avis, non seulement n'amélioreront pas le système de pilotage, mais sont en réalité dangereuses par leur impact négatif éventuel sur la performance du système, particulièrement en ce qui concerne la sécurité de la navigation.»

La première recommandation concerne l'abolition du modèle de prestataire unique de services de pilotage.

L'APMC prévient que dans un régime où plusieurs groupes de pilotes offriraient des services dans le même district, les utilisateurs des services de pilotage pourraient mettre en concurrence les différents groupes de pilotes pour servir des intérêts commerciaux au profit de certaines entreprises ou afin de réduire les coûts au détriment de la sécurité et de l'intérêt public.

Après avoir souligné que dans les endroits (p. ex. la Floride) où l'on a expérimenté une telle approche on a constaté des effets néfastes sur la sécurité et l'intérêt public, l'APMC écrit que le Rapport fait une analyse incomplète de la question et qu'il est trompeur en ce sens qu'il ne prend pas en compte le fait que ce n'est pas le «monopole» d'une administration de pilotage qui protège contre les pressions commerciales concurrentes, mais que ce sont plutôt les circonstances réelles de la prestation qui sont cruciales.

En ce qui concerne la délivrance de certificats de pilotage à des non-Canadiens, l'APMC fait valoir que la délivrance de certificats de pilotage à des capitaines et officiers canadiens qui ont démontré une bonne connaissance des eaux locales élimine l'obligation de prendre à bord des pilotes brevetés dans des zones de pilotage obligatoire.

«La recommandation 22 du Rapport propose que tous les capitaines et officiers étrangers soient admissibles au certificat de pilotage. Cette recommandation est motivée par un problème très spécifique à la côte Ouest qui concerne les remorqueurs et barges des É.-U. circulant entre l'Alaska et l'État de Washington. L'élimination du pilotage obligatoire pour ces navires est un enjeu grave, mais la solution proposée est assurément intempestive parce qu'elle généralise à la grandeur du pays une nou-

that pilotage costs in Canada are too high. The latter represent approximately 20-25% of the marine fees that vessels pay as they enter Canada.

CMPA labels three recommendations as “dangerous”

In an early response to the report, the Canadian Marine Pilots Association qualified as “dangerous” three recommendations in particular. The CMPA response came in a letter addressed on June 7 to federal Transport Minister Marc Garneau on the report which contained 38 recommendations.

In the message to Mr. Garneau, CMPA President, Capt. Simon Pelletier, said the national association supported many recommendations that can make valuable contributions to Canada's pilotage regime. “This includes recommendations to foster greater transparency between pilot corporations and pilotage authorities; to better define the purpose and objectives of the *Act*; to have more robust enforcement and compliance provisions; to provide First Nations with a meaningful role in the governance of the system; to expedite tariff-setting; and to implement measures aimed at better protecting the Arctic.”

But Capt. Pelletier continued: “That said, the Report makes three recommendations that we believe will not only *not* improve the pilotage system, but are actually dangerous because of the negative impact they will have on the performance of the system, especially in regard to safe navigation.”

The first recommendation referred to abolishing the single service provider model for pilotage services.

In a regime where more than one group of pilots in a given district can provide service, the CMPA letter warns: “Pilotage service users would be able to play off one group of pilots against another to serve commercial interests, thereby accommodating business interests and cost-cutting preoccupations over safety and the public interest.”

After pointing out that the few jurisdictions (e.g., Florida) that have experimented with such an approach have found it to be detrimental to safety and the public interests, the CMPA letter described the report as “incomplete in its analysis of this question. In fact, it is misleading that it fails to appreciate that it is not the ‘monopoly’ of a pilotage authority that protects against competitive commercial pressure but, instead, it is the circumstances of the actual delivery that are crucial.”

Regarding issuing pilotage certificates to non-Canadians, the CMPA points out that the issuance of pilotage certificates to Canadian masters and officers that have demonstrated knowledge of local waters eliminates the requirement to board licensed pilots in compulsory pilotage areas.

“Recommendation 22 of the Report proposes extending eligibility for pilotage certificates to foreign masters and officers. The recommendation is driven by a very specific issue on the west coast involving US tugs and barges transiting to and from Alaska to the State of Washington. The fact that pilotage requirements for these vessels are currently waived is a serious issue, but the proposed solution is certainly heavy-handed, in

velle façon de procéder qui, dans certains cas, aurait des incidences sur la sécurité.

«De plus, la création d'un régime qui permettrait à tous les navires de commerce, y compris les navires-citernes, de traverser des zones de pilotage obligatoire sans pilote canadien à bord soulève des enjeux de sécurité, tout spécialement pour les eaux partagées avec les États-Unis (p. ex. la Voie maritime du Saint-Laurent). De toute façon, la recommandation est inutile parce que l'Administration de pilotage du Pacifique s'emploie à trouver, pour régler le problème qui a motivé cette recommandation, une solution qui n'aura pas d'incidences sur les opérations dans le reste du pays.»

Fusion de l'APL et de l'APGL

Une autre recommandation propose la fusion de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) et de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL).

Les commentaires de l'APMC: «Il est bien évident que les conditions climatiques, les difficultés de navigation, les types de trafic maritime et l'infrastructure disponible varient grandement d'une région à l'autre. Il s'ensuit que pour qu'un système de pilotage soit efficace, son cadre doit tenir pleinement compte des différences régionales et de la nécessité d'une connaissance des lieux. La meilleure façon d'y parvenir, c'est par une prise de décisions locale avec surveillance ministérielle efficace.»

L'APMC a ajouté que dans la mesure où cette fusion recommandée est considérée comme le prélude à un regroupement de toutes les administrations de pilotage régionales, elle porte atteinte au caractère local du pilotage, ce qui est contraire à la préférence exprimée par «la majorité des intervenants» (notée dans le rapport Grégoire).

L'APMC demande instamment au ministre de ne pas aller de l'avant avec la mise en œuvre des trois propositions et elle déplore également que le Rapport passe sous silence des constatations clés de spécialistes indépendants concernant les coûts du pilotage.

Le problème des coûts du pilotage

M. Pelletier cite une étude commandée par Transports Canada au Groupe AIM qui conclut qu'en 2016 «les coûts de pilotage représentaient environ un dixième de 1 % de la valeur du commerce maritime du Canada. Considérés dans la perspective de l'ensemble de l'économie nationale, les coûts du pilotage ne sont pas un handicap commercial pour les importateurs et exportateurs canadiens quand on considère le coût du pilotage par rapport à la valeur du commerce maritime».

Les coûts du pilotage sont néanmoins depuis quelques années l'une des grandes préoccupations de la Chambre de commerce maritime (CCM) qui représente les transporteurs et les



Louis Rheaume

Pilots require substantial agility to regularly board ships in mid-stream.

Il faut beaucoup d'agilité aux pilotes pour monter à bord des navires au beau milieu du fleuve.

that it establishes a new practice nation-wide; a practice that in certain cases would impact safety.

“Moreover, creating a regime whereby any commercial vessel, including tankers, could transit compulsory pilotage areas without a Canadian onboard raises security issues, especially in respect of waters shared with the US (e.g., the St. Lawrence Seaway). In any event, the recommendation is unnecessary, because the Pacific Pilotage Authority is currently developing an initiative to address the specific issue that gave rise to a concern in the first place, without impacting operations everywhere else in the country.”

Merging LPA and GLPA

Another recommendation calls for merging the Laurentian Pilotage Authority (LPA) and the Great Lakes Pilotage Authority (GLPA).

Comments the CMPA: “It is self-evident that the climatic conditions, navigational challenges, type of marine traffic, and available infrastructure vary greatly from region to region. It follows that, for a pilotage system to be effective, its framework must fully take into account regional differences and the need for local knowledge. This is best ensured through local decision-making, under effective ministerial oversight.”

The CMPA also said that to the extent this recommended merger is seen as the precursor to a total amalgamation of the regional pilotage authorities, it undermines the local character of pilotage, which goes against the stated preference of “the majority of stakeholders” (per noted in Grégoire Report).

The CMPA urged the minister not to proceed eventually with the implementation of the three proposals while also expressing regret over the omission of key findings from independent experts on pilotage costs.

Pilotage costs issue

Capt. Pelletier pointed to a Transport Canada-commissioned study by the AIM Group which determined that in 2016 “the magnitude of pilotage costs amounted to approximately one-tenth of one percent

expéditeurs utilisant le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime. La CCM estime que ces coûts sont devenus «ingérables» parce qu'ils ont augmenté au-delà du taux d'inflation. La Chambre estime que depuis cinq ans seulement, les droits, les salaires et les avantages versés aux pilotes brevetés ont augmenté trois ou quatre fois plus vite que l'IPC. Sur fleuve Saint-Laurent par exemple, le coût horaire du pilotage dépasse le coût total des salaires de l'équipage d'un navire.

Dans son analyse du Rapport, le président de la CCM, Bruce Burrows, s'est dit déçu que le rapport ne fasse aucune recommandation pour limiter les droits élevés actuels – mais se borne plutôt à proposer que «des orientations et des lignes directrices doivent être prévues dans la législation pour assurer un préavis adéquat et des consultations auprès des intervenants». Cela introduirait néanmoins plus de transparence dans le processus et pourrait à la longue permettre de limiter les coûts.

La CCM accueille toutefois favorablement la proposition de permettre aux administrations de pilotage d'embaucher leurs propres employés pilotes même s'il existe une corporation de pilotes dans la région.

Bien qu'elle eût préféré que le Rapport recommande la fusion des quatre administrations de pilotage en un seul organisme national, la CCM approuve la proposition de fusionner l'APL et l'APGL parce qu'elle y voit un pas dans la bonne direction.

Pour sa part, le premier dirigeant de l'APL, Fulvio Fracassi, appuie sans réserve une fusion de l'APL avec l'APGL avec un siège administratif à Montréal. Il a déclaré en entrevue qu'une telle fusion garantirait des économies, des gains d'efficacité et une amélioration des services.

Il estime qu'au seul chapitre des frais d'administration, la réduction pourrait être de 20 à 25 %, «un million et demi de dollars par année».

«Avec une seule administration gérant les services de pilotage des Escoumins (sur le Saint-Laurent) à l'extrémité des Grands Lacs, il y aurait des synergies et des économies d'échelle avantageuses», a souligné M. Fracassi.

«Regardons ce qui se passe dans d'autres régions, a-t-il poursuivi. L'Administration de pilotage de l'Atlantique s'occupe de l'ensemble des provinces atlantiques. Son homologue

of the value of Canada's maritime trade. In the context of the national economy as a whole, pilotage costs do not negatively affect Canada's trade competitiveness for importers and exporters based on the cost of pilotage compared to the value of the marine trade.»

However, pilotage costs have in recent years been one of the biggest issues raised by the Chamber of Marine Commerce, which represents carriers and shippers using the Great Lakes/Seaway System. The CMC feels these costs have run “out-of-control” by increasing at rates exceeding the rate of inflation. It estimates that in the past five years alone, fees, salaries and benefits paid to licensed pilots have climbed 3.4 times more than CPI. On the St. Lawrence River, for example, the hourly cost of pilotage surpasses the total cost of the entire crew of a vessel.

Within the context of an analysis of the report, CMC President Bruce Burrows expressed disappointment that the report did not make any recommendations on how to rein in current high fees – but rather moved to ensure that fee-setting going forward would be based on “clear directions and guidelines established in the *Pilotage Act* with proper notice and consultation with stakeholders.” This would, nonetheless, bring in more transparency to the process and could lead to cost-containment over time.

On the other hand, the CMC welcomed the proposal allowing pilotage authorities to hire their own employee pilots regardless of whether a pilot corporation exists in the area.

While it would have liked to see the report recommend the complete amalgamation of the four pilotage authorities into a single national entity, the CMC approved the proposed merger of the LPA and GLPA as a step in the right direction.

For his part, Fulvio Fracassi, chief executive of the LPA, strongly supports an LPA merger with the GLPA that would be headquartered in Montreal.

In an interview, he said: “We feel such a merger would lead to savings, to efficiencies, and to improved services.

Just for administration costs, he estimated they could be reduced by 20-25% - “maybe a million and a half dollars a year.”

“When you have one authority managing pilotage services all the way from Les Escoumins (on St.



Vessel sailing on the Fraser River in the vast region overseen by the Pacific Pilotage Authority.

Navire faisant route sur le fleuve Fraser dans la vaste région qui relève de l'Administration de pilotage du Pacifique.

du Pacifique a toute la côte ouest sous son autorité. Il est certain que pour le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, on pourrait avoir une seule administration pour toute la région. Une même région et un même corridor commercial devraient relever d'une seule administration de pilotage.»

M. Fracassi a aussi défendu la proposition de permettre aux administrations de pilotage d'embaucher leurs propres pilotes. Il ne craint nullement que cela crée un climat de concurrence nuisible avec les corporations de pilotes.

«Tous les pilotes employés par l'APL figureraient dans le même tableau de service et le même système de rotation que les pilotes actuels. Ils auraient aussi les mêmes règles d'affectation et de fonctionnement.»

Par ailleurs, la Fédération maritime du Canada, qui représente les transporteurs océaniques desservant les ports canadiens, appuie fermement les conclusions du Rapport final de l'Examen de la Loi sur le pilotage. «Même si nous pouvons avoir des points de vue légèrement différents concernant certains éléments du Rapport, nous estimons que les recommandations proposées par M. Grégoire constituent un cadre solide, moderne et équilibré pour modifier la loi le plus vite possible», a déclaré au *Maritime Magazine* le président Michael Broad.

«La Fédération est depuis longtemps convaincue de la nécessité de moderniser le système de pilotage et même si la Loi sur le pilotage a été un excellent outil pour assurer la sécurité de la navigation, la structure actuelle a débouché sur un système qui est impuissant à limiter les coûts et à fournir systématiquement aux utilisateurs le niveau de services requis dans une économie de transport maritime hautement compétitive, a-t-il déclaré. Dans ce contexte, la Loi n'a pas réussi à fournir les pouvoirs et contre-pouvoirs adéquats pour contrecarrer les effets de la structure monopolistique du système.»

Selon toute probabilité, la nouvelle loi ne sera pas déposée avant l'automne prochain ou le début de 2019. La porte-parole de Transports Canada, Julie Leroux, a confirmé que le ministre compte engager le dialogue avec différentes parties prenantes avant de prendre une décision concernant les «prochaines mesures à prendre pour adapter le système de pilotage maritime du Canada aux réalités actuelles et futures du réseau de transport maritime». Aucun échéancier précis n'a été mentionné.

Une chose est sûre: la Loi sur le pilotage modifiée entraînera un changement important par rapport au statu quo. **M**



Federal Transport Marc Garneau and Marc Grégoire pictured together at the recent release of the Pilotage Act Review Report.

Le ministre fédéral des Transports Marc Garneau et Marc Grégoire photographiés ensemble lors de la sortie récente du rapport de l'Examen de la Loi sur le pilotage

Lawrence River) into the end of the Great Lakes, there's going to be synergies and economies of scale that we can benefit from," Mr. Fracassi stressed.

"Look at what is happening in other regions," he went on. "The Atlantic Pilotage Authority looks after all the Atlantic provinces. The counterpart on the Pacific has the entire west coast under its jurisdiction. Surely to god, with the Great Lakes/St. Lawrence System, we can have one authority that looks after the whole region. One region and one trade corridor should have one pilotage authority."

Mr. Fracassi also defended the eventual option of allowing pilotage authorities to hire their own pilots. He contested the view that it would spark competitive conditions with the pilot corporations.

"Any pilots employed by the LPA would be part of the same roster and single rotation system that the current pilots are part of. So they would operate under the same dispatch and operational rules."

Meanwhile, the Shipping Federation of Canada, which represents ocean carriers serving Canadian ports, solidly supports the *Final Report on the Pilotage Act Review*. "Although we may hold slightly different views on some parts of the report, we believe that the recommendations proposed by Mr. Grégoire provide a strong, modern and balanced framework for amending the legislation as soon as possible," President Michael Broad told *Maritime Magazine*.

"The Federation has long been a strong proponent of the need to modernize the pilotage system, and although the *Pilotage Act* has served as an excellent tool for ensuring the safety of navigation, the current structure has led to a system that is unable to control costs or consistently provide users with the level of service they require in a highly competitive marine transportation economy," he said. "Within this context, the *Act* has failed to provide adequate checks and balances to counteract the effects of the system's monopoly structure."

In all likelihood, new legislation will not be tabled before this fall or in early 2019. Transport Canada spokesperson Julie Leroux confirmed that the Minister is engaging with various stakeholders before deciding on "potential next steps to ensure that Canada's marine pilotage system is aligned with the existing and future realities of the marine transportation system." No specific timeline was mentioned.

One thing for sure: the amended Pilotage Act will usher in significant change from the status quo. **M**



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

LAST STOP BEFORE THE GREAT LAKES



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





Tom Peters

L'opinion d'Andrew Abbott d'ACL sur plusieurs dossiers commerciaux

Chaque fois que j'ai interviewé Andrew Abbott ou l'ai entendu parler, j'ai constaté qu'il n'était pas du genre à mâcher ses mots.

M. Abbott est président et chef de la direction d'Atlantic Container Line (ACL), dont les navires font escale au Port de Halifax depuis 1970. M. Abbott, qui a son bureau au siège social d'ACL à Westfield (N.J.), se trouvait récemment à Halifax pour le baptême du **Grande Halifax**, un tout nouveau porte-voitures et camions du Groupe Grimaldi, société mère d'ACL. Les navires du Groupe Grimaldi font environ 20 escales par année à l'autoport de Halifax.

Ces dernières années, ACL a ajouté cinq nouveaux porte-conteneurs rouliers sur ses liaisons entre l'Europe du Nord et l'Amérique du Nord. La compagnie transporte aussi une foule de véhicules et d'autres produits qui risquent d'être bientôt frappés de lourds tarifs douaniers pour entrer aux États-Unis.

ACL's Andrew Abbott comments candidly on trade issues

On the occasions that I have either interviewed Andrew (Andy) Abbott or heard him speak, he is not a person to mince words.

Mr. Abbot is President and CEO of Atlantic Container Line (ACL) which has called the Port of Halifax continuously since 1970. Mr. Abbott, who is based at ACL headquarters in Westfield, NJ, was in Halifax recently for the christening of the **Grande Halifax**, a shiny new pure truck and car carrier owned by the Grimaldi Group, parent company of ACL. Grimaldi vessels make about 20 calls a year into Halifax's Autoport.

In the past few years, ACL has introduced five new container/roll on-roll off ships to its service between North Europe and North America. ACL also carries a lot of cars and other products that could soon face higher import tariffs going into the U.S.



Grimaldi's **Grande Halifax** entering the Port of Halifax.

Le **Grande Halifax** de Grimaldi à l'entrée du port de Halifax.

Steve Farmer

L'administration américaine, et plus spécialement le président Trump, menace d'imposer des tarifs à l'importation pouvant atteindre 35 % sur les voitures importées aux États-Unis afin de protéger l'industrie automobile américaine. Les importations d'acier sont déjà visées.

J'ai communiqué avec des ports des côtes est et ouest des États-Unis qui manutentionnent beaucoup d'automobiles pour savoir s'ils s'inquiètent du risque que les véhicules importés soient frappés de nouveaux tarifs et s'ils en craignent les répercussions éventuelles sur leurs affaires. J'ai été très surpris d'apprendre que la plupart de ceux à qui j'ai parlé ne s'inquiètent pas vraiment. Ils ont entendu «la rumeur», mais n'y ont pas porté beaucoup d'attention. Ils n'ont même pas préparé de plan de contingence.

M. Abbott, lui, est plus préoccupé et il me l'a avoué quand je l'ai rencontré sur le **Grande Halifax**.

«Nous sommes un peu nerveux, car jusqu'à maintenant, la plupart des présidents américains suivaient une politique de relative stabilité alors que l'administration actuelle est tout sauf stable, de sorte qu'il est difficile de faire une bonne lecture de la situation, a-t-il déclaré. ACL transporte énormément d'acier dans son service transatlantique, et ces tarifs nous nuiraient assurément. Pour ce qui est des véhicules, nous transportons vers l'ouest des automobiles et des VUS toutes les semaines, de sorte que les ventes de ces voitures s'en ressentiraient beaucoup», a indiqué M. Abbott.

Et à la lumière de ses commentaires subséquents concernant les échanges entre l'Amérique du Nord et l'Europe, on peut estimer que les tarifs risquent d'avoir beaucoup d'impact sur les flux de marchandises d'ACL.

«Du côté du commerce transatlantique, la croissance est dans l'axe est-ouest, d'Europe vers l'Amérique du Nord. Nos navires sont pleins, comme la plupart, mais pas nécessairement bondés. Il semble y avoir assez de cargaisons pour tous les navires, mais pas au point qu'il faille laisser des marchandises sur le quai et chercher à augmenter la capacité, a-t-il expliqué. En revanche, pour le transport vers l'est, la demande est faible depuis cinq ans. Je ne pense pas qu'aucun navire ne retourne en Europe avec les cales remplies.»

Faiblesse des flux vers l'est

M. Abbott a avancé plusieurs raisons pour expliquer la faiblesse des flux commerciaux vers l'est.

«Est-ce le dollar? Est-ce le fait que l'Europe n'achète plus les mêmes articles? On peut penser au budget d'austérité que l'UE (Union européenne) a adopté, qui fait qu'il n'y a pas beaucoup de construction de routes, pas beaucoup de construction de ponts et guère de construction en général, de sorte que le transport d'équipement de construction est dans un creux. Le marché de l'agriculture est tributaire des prix à la ferme et ceux-ci ne sont pas très élevés, ce qui explique que les exportations agricoles nord-américaines ne soient pas aussi robustes qu'elles l'ont déjà été, et ce marché ne montre pas de signe de redressement. Le marché atlantique est vraiment assez stable et calme aujourd'hui», a affirmé M. Abbott.

L'Accord économique et commercial global (AECG), que le Canada a signé avec l'Union européenne en septembre dernier peut-il changer les choses?

The U.S. administration, specifically President Trump, has threatened to put import tariffs, as high as 35%, on cars imported into the U.S. to protect the American car industry. Steel imports were hit by 25% tariffs on June 1.

I have asked ports up and down the American East Coast and West Coast that handle a lot of automobiles, if they are concerned about the potential of tariffs on cars and the impact it could have on their business if it happened. I was quite surprised to hear that the majority of those I chatted with, are really not concerned. They have heard "the talk" but are not paying much attention. Not even a contingency plan.

However, Mr. Abbott is concerned and told me so in an interview onboard the **Grande Halifax**.

"We are a little nervous about it because until now most American presidents said follow the course of relative stability but the current administration has been anything but stable so it is hard to get a good read on that," he said. "ACL does carry a lot of steel on its trans-Atlantic service so the impact of a tariff cutting into that would be detrimental to us. On the vehicle side, we are carrying cars and SUVs every week, west bound, so any impact on those car sales would be significant," Mr. Abbott said.

And based on his further comments on the trade between North America and Europe, tariffs could have quite an impact on ACL's cargo flow.

"When we look at the trans-Atlantic, the growth we are seeing is on the west bound side, on Europe to North America. Our ships are full, as are most ships, but not necessarily overfull. There seems to be enough cargo around to fill everybody but there is no excess stuff that we are leaving behind and need to look at more capacity," he said. "Conversely, in the east bound direction, the market has been weak the last five years. I don't think anybody is sailing back to Europe full," he said.

Weak eastbound trade

He suggested reasons for a weak east bound trade.

"Is it the dollar? Is it the fact Europe is not buying the same things anymore? You can look at the whole austerity budget that the EU (European Union) has been following so there is not as much road building, not as much bridge building, not as much construction in general, so construction equipment is down. The agriculture market is driven by farm prices and farm prices haven't been the greatest either, so agriculture exports from North America have not been robust like they used to be and that market is showing no signs of return. So the Atlantic really is a fairly stable flat market today," Mr. Abbott affirmed.

Could the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) Canada signed with the European Union last September make a difference in trade?

"We never see those agreements ever doing anything on trade and that's my experience in almost 40 years," he said. "What always seems to indicate any growth in trade would be the growth of industrial production in each individual country. Between North



Andrew Abbott admits he is closely monitoring Trump Administration moves.

Andrew Abbott admet qu'il suit de près les décisions de l'administration Trump.

«Selon moi, de telles ententes n'ont jamais beaucoup d'effet sur le commerce, si j'en juge par mes quarante années d'expérience. C'est toujours l'augmentation de la production industrielle dans chaque pays qui stimule les échanges. Entre l'Amérique du Nord et le RU, il y a toujours la question des taux de change. Lorsque le dollar monte ou baisse et que la livre sterling bouge dans l'autre sens, les échanges augmentent ou diminuent à l'avenant. Ce n'est pas le cas en Allemagne par exemple. Lorsque la production industrielle allemande monte, les exportations nord-américaines augmentent. Il y a d'autres facteurs qui peuvent influencer, mais à mon avis, les accords commerciaux n'ont pas beaucoup d'effet», a-t-il déclaré.

M. Abbott était l'animateur des cérémonies de baptême du **Grande Halifax**. Il est certes plutôt rare que de grands navires de commerce soient baptisés au Port de Halifax. C'est la PDG de l'Administration portuaire de Halifax, Karen Oldfield, qui était la marraine du navire.

Le **Grande Halifax** est un bâtiment imposant et un navire jumeau du **Grande Baltimore** et du **Grande New York** dont le Groupe Grimaldi a pris possession dans la dernière année. Costantino Baldissara, directeur, Activités commerciales logistiques et opérations pour le Groupe Grimaldi, a indiqué à ceux qui assistaient à la cérémonie organisée à l'autoport de Halifax, qui appartient au CN, que le Groupe Grimaldi va ajouter sept autres de ces navires à son service entre l'Amérique Nord, la Méditerranée et l'Europe.

Le navire, qui bat pavillon italien, a été construit au chantier naval chinois de Jinling. Il a 199,90 m de longueur, 32,26 m de largeur, une jauge brute de 63 000 tonnes et une vitesse de croisière de 19 nœuds. Il peut transporter 6 700 CEU (unités équivalentes de voitures) ou 4 000 mètres linéaires de fret roulant et 2 500 CEU. Le **Grande Halifax** a quatre ponts relevables qui lui permettent de transporter n'importe quel type de cargaison roulante d'une hauteur maximale de 5,2 m. **M**

America and the UK it has always been the exchange rates. When the dollar goes one way and the pound goes the other, trade goes up and down accordingly. That doesn't happen in Germany for example. When German industrial production goes up. North American exports go up. So there are different factors that influence each one of these but I don't see trade agreements doing much of anything," he said.

Mr. Abbott acted as host at christening ceremonies for the **Grande Halifax**. Christenings of large commercial vessels, indeed, don't happen very often at the Port of Halifax. Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority, was named the ship's god-mother.

The **Grande Halifax** is a massive vessel and a sister ship to the **Grande Baltimore** and the **Grande New York** which the Grimaldi Group took ownership of in the past year or so. Costantino Baldissara, Commercial, Logistics and Operations Director of the Grimaldi Group, told those attending the ceremony at Halifax's Autoport, owned by CN, that the Grimaldi Group will add seven more of these vessels to its service between North America, the Mediterranean and Europe.

The Italian-flagged vessel, built at the Chinese shipyards of Jinling, is 199.90 metres in length, has a width of 32.26 metres, a gross tonnage of 63,000 tonnes and a cruising speed of 19 knots. She can carry 6,700 CEU (Car Equivalent Units) or alternatively 4,000 linear metres of rolling freight and 2,500 CEU. The **Grande Halifax** is equipped with four hoistable decks, able to transport any type of rolling cargo with a height of up to 5.2 metres. **M**

FALL PROTECTION SOLUTIONS FOR LAND AND SEA



Les Équipements JPB specializes in the design and development of complex fall arrest systems suited to the landscape and the purpose with high-quality components.

With a range of major projects to their credit, including the longest lifeline in the world on a water supply pipeline for a hydroelectric plant, a freestanding rooftop guardrail system on the main building of Quebec's first diamond mine and now customized rigid rail systems around CCGS icebreaker wheelhouses, this fall prevention and protection specialist continues to advance the industry with innovative safety solutions for work at height.

After 25 years of providing fall arrest systems for work at height on land, this Montreal-based company is navigating uncharted waters by designing completely new technologies to outfit Canadian Coast Guard Service icebreakers *Griffon* and *Martha L. Black* with custom rigid rail systems made entirely in Quebec.

Les Équipements JPB developed technology to bend rails at 90 degrees, modified the trolley to manoeuvre around corners, and even designed and produced the rail supports in-house.

The *Martha L. Black*, the lead ship of her class of light icebreakers, necessitated an even more complex S-shape design with both segments being perfectly symmetrical. Jean-Pierre Blanchet, company founder and President, explains: "The crew on the *Martha L. Black* must work their way in an S configuration around the lift system to access the exterior of the wheelhouse. The complex design required more tooling, additional verification, and heightened technician involvement."

As a result, window washing crews on both vessels can move about the wheelhouse in total safety, without ever having to disconnect from the safety equipment.

Les Équipements JPB offers a comprehensive range of safety products for work at height, including customized horizontal rigid rail systems, freestanding guardrails, roof anchors, elevated platforms, and safety/debris netting. In addition to product design, fabrication and installation services, they offer proof load testing of anchors as well as tester calibration and repair.

Designed with experience and expertise, fall protection equipment from **Les Équipements JPB** protects the lives of thousands of workers who require top-quality mechanisms to keep them safe while allowing them to do their job efficiently and effectively.





Colin Laughlan

Il est temps de créer un centre d'excellence en logistique et transport maritime à Vancouver

Les attentes étaient assez élevées envers la Porte canadienne du Pacifique depuis sa création il y a plus de 10 ans pour établir les meilleures chaînes d'approvisionnement facilitatrices du réseau de transport entre l'Amérique du Nord et l'Asie. C'est un énoncé de mission qui ne commande rien de moins que l'excellence.

Jusqu'ici, la coordination des opérations entre les multiples intervenants des chaînes d'approvisionnement et des transports a été un ingrédient important de la réussite. La situation est toutefois de plus en plus critique, car les volumes de fret atteignent des niveaux historiques alors que les terrains industriels vacants se raréfient à proximité du plus grand port de mer du pays. Des voix s'élèvent maintenant pour réclamer une collaboration meilleure et plus complète, y compris l'échange de données opérationnelles entre des entreprises concurrentes, afin que la Porte conserve sa réputation internationale de fluidité et de fiabilité.

Voici une des importantes constatations contenues dans un rapport préparé en 2014 pour Transports Canada par l'un des plus éminents économistes des transports: «La démarche collaborative n'a pas intégré une tâche importante, à savoir l'identification des intérêts individuels ainsi que des objectifs d'efficacité à l'échelle du système afin de résoudre les problèmes.» Dans son rapport, Trevor Heaver, professeur émérite à la Sauder School of Business de l'Université de la Colombie-Britannique, lauréat en 2015 du prestigieux Prix Onassis du transport maritime, passe en revue les principaux groupes

Time opportune to create Centre for Maritime and Logistics Excellence in Vancouver

Canada's Pacific Gateway has been tasked with achieving a rather high standard since its launch more than a decade ago – to establish the best transportation network facilitating supply chains between North America and Asia. It's a mission statement that doesn't leave room for anything but operational excellence.

To date the coordinated operations among the multiple transportation and supply chain stakeholders has been a significant part of its success. But the challenge becomes more critical as cargo volumes reach historical records while the availability of proximate industrial land for the country's largest sea port is constrained. There are voices now that argue that the depth and breadth of collaboration will have to increase, particularly involving operational data sharing among competitive interests, to maintain the gateway's international reputation for fluidity and reliability.

A report prepared for Transport Canada in 2014 by one of Canada's leading transportation economists stated among its major findings, "The approach to collaboration has not addressed an important task: that is to identify both individual interests and system wide efficiency objectives to solve problems." In his report, Dr. Trevor Heaver, Professor Emeritus, Sauder School of Business at the University of British Columbia, and a recipient in 2015 of the prestigious global Onassis Prize

Many shipping lines have established offices in Vancouver.

De nombreuses lignes maritimes ont des bureaux à Vancouver.



Tourism Vancouver

d'intervenants de la Porte dans la région du Port de Vancouver et estime que leurs efforts de collaboration sont dignes d'éloges.

Il constate toutefois aussi que la fourniture de données par l'Agence des services frontaliers du Canada aux compagnies ferroviaires et aux gestionnaires de terminaux pour les aider à organiser les opérations n'a pas suffi à éliminer deux lacunes importantes: a) les données sont trop souvent mises de côté sans intégration formelle dans un processus d'essais dirigé et b) les cadres supérieurs ne semblent pas faire d'efforts suffisants pour explorer de meilleures issues. Compte tenu de la création plus tôt cette année du Centre canadien de données sur les transports, il faut donc se demander si on trouve chez nos partenaires industriels de la Porte l'expertise requise – ou l'appétit – pour se servir des données de la façon novatrice que l'avenir de la planification de la Porte exigerait.

Favoriser l'établissement d'une culture de coopération généralisée

Dans un récent échange de courriels de M. Heaver à Anvers, celui-ci a réitéré les recommandations faites dans son rapport précédent: «Ce dont le pays a besoin, c'est d'une culture où la coopération entre les différentes organisations permet activement de trouver des façons de prévoir les problèmes ou les occasions et pas seulement de régler les problèmes existants.»

Une seconde recommandation est d'établir un centre d'excellence en logistique et transport maritime. À cet égard, il cite les Pays-Bas, et tout particulièrement le Port de Rotterdam où le savoir-faire logistique et l'innovation sont des éléments vitaux pour l'industrie. «Je cite les Pays-Bas, où la logistique est cruciale à cause de la taille réduite du pays et de son excellente situation, tandis que la logistique est vitale au Canada à cause de nos vastes étendues et de notre géographie», a-t-il déclaré, avant d'ajouter que des situations analogues ont aussi été relevées à Hambourg et à Singapour.

M. Heaver a cependant noté que si Vancouver ne profite pas de telles assises, elle a de multiples atouts pour devenir un centre d'excellence en logistique et transport maritime.

Il a cité en exemple le nombre de lignes maritimes qui ont maintenant des bureaux à Vancouver grâce aux efforts de l'ancien centre maritime international de Vancouver. «Le maintien de la visibilité de Vancouver sur la scène mondiale est fondamental pour ne pas perdre l'impulsion acquise», a-t-il ajouté. Il a aussi évoqué un projet de collaboration internationale concernant les questions de gouvernance en lien avec les améliorations environnementales dans le secteur maritime, projet piloté par le Centre for Transportation Studies de l'Université de la Colombie-Britannique. L'initiative repose sur une collaboration avec 16 universités et 16 partenaires gouvernementaux et partenaires industriels extra-universitaires, y compris l'Administration portuaire



Trevor Heaver stresses need for a culture of cooperation among various organizations.

Trevor Heaver insiste sur la nécessité d'une culture de coopération entre les différentes organisations.

for Shipping, examined the major gateway stakeholder groups in the Port of Vancouver region and found their collaboration efforts laudatory.

However, he also found that even with the provision of data from the Canada Border Services Agency to the railway and terminal companies to aid in operations planning, there were two significant shortcomings: i) data were largely set aside and not formalized into a managed trial process, and ii) senior managers appear not to have been sufficiently involved to explore better outcomes. With the

establishment earlier this year of Canada's Centre on Transportation Data, the question must be raised then, whether there is the required expertise – or inclination – amongst our gateway industry partners to make use of data in the innovative ways that the future of gateway planning will require.

Fostering a culture of comprehensive cooperation

In a recent email correspondence from Dr. Heaver in Antwerp, he reiterated recommendations made in his earlier report: "What the country needs is a culture in which cooperation among various organizations is active in identifying approaches to impending problems or opportunities, not just to resolving current problems."

A second recommendation is to establish a Centre for Maritime and Logistics Excellence. For both he pointed to the Netherlands, and in particular the Port of Rotterdam, where logistics expertise and innovation provide the life-blood of their industry. "I turn to the Netherlands where logistics is vital because of its small size and excellent location, whereas in Canada logistics is vital because of our large size and location," he said. Similar situations, he added, were also found in Hamburg and Singapore.

Dr. Heaver noted, however, that "Vancouver does not have such a foundation, but there is much that is favourable to Vancouver becoming a Centre for Maritime and Logistics Excellence."

He cited, for example, the number of shipping lines that now have offices in Vancouver thanks to the efforts by the former Vancouver International Maritime Centre. "Maintaining the visibility of Vancouver on the global stage is fundamental to maintaining the current momentum," he said. He also noted an international collaborative project on governance issues affecting environmental improvements in the maritime sector led by the Centre for Transportation Studies at the University of British Columbia. The initiative involves col-

Vancouver-Fraser et plusieurs compagnies maritimes de Vancouver et d'ailleurs.

La présidente-directrice générale du Western Transportation Advisory Council (WESTAC), Oksana Exell, est aussi en faveur de la création à Vancouver d'un tel centre d'excellence qui pourrait, selon elle, prendre la forme d'un réseau d'établissements. «Ce n'est pas quelque chose qui doit obligatoirement appartenir à une seule université», a-t-elle déclaré.

«Il pourrait s'agir d'un réseau comportant des chaires dans différentes universités et dans d'autres établissements postsecondaires tels que le British Columbia Institute of Technology ou des établissements de recherche comme le Van Horne Institute de Calgary où l'expérience pratique serait appliquée à des problèmes de la vie réelle et quelque chose qui pourrait conduire vers différents outils et modèles», a-t-elle proposé.

Le temps est peut-être venu, comme l'écrivait le poète Lewis Carroll il y a près de 150 ans:

*L'heure est venue
De discuter de tout;
Parlons souliers, bateaux, bougies,
Parlons rois, parlons choux,
Demandons-nous si les porcs volent
Et pourquoi la mer bout.* 

laboration with 16 universities and 16 non-academic industry and government partners including the Vancouver Fraser Port Authority and several shipping companies in Vancouver and elsewhere.

Oksana Exell, President of CEO of the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) is also a supporter of establishing such a center of excellence in Vancouver as a network of institutions. "It is not something that has to reside within any one university," she said.

"It could be a network where you have chairs at various universities and at other post-secondary institutions such as the British Columbia Institute of Technology or research institutes such as the Van Horne Institute in Calgary, applying practical expertise on real life problems – and something that could guide us to different tools and models," she suggested.

Perhaps the time has come, as the poet Lewis Carroll said nearly 150 years ago:

*To talk of many things:
Of shoes – and ships – and sealing-wax –
Of cabbages – and kings –
And why the sea is boiling hot –
And whether pigs have wings.* 

From Products to a Smart Marine Ecosystem



Our evolution from today takes us from a product and total solutions supplier to leading the industry transformation towards a Smart Marine Ecosystem. Our Smart Marine vision is about efficient use of resources, least climate impact and highest safety. Our purpose is to enable sustainable societies with smart technology. Join us as we step into the future.

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**



Bruce Barnard

Le positif et le négatif du transport maritime conteneurisé international

Londres – Le transport maritime conteneurisé est un secteur à part qui oscille entre le succès commercial et l'échec financier et où les principaux acteurs tracent des plans pour échapper aux aléas d'un avenir inquiétant qui paraissait fictionnel il n'y a pas si longtemps.

Côté positif, le trafic a augmenté sur les grandes routes est-ouest à la faveur d'une économie en pleine ascension, le taux de vacance des navires a chuté à moins de 1 % de la flotte mondiale alors qu'à peine 85 navires d'une capacité combinée de quelque 205 000 EVP demeuraient disponibles à la fin de mai et que le carnet de commandes était à un taux gérable de 12 % de la flotte contre 60 % il y a 10 ans.

Il y a toutefois un côté négatif: la rentabilité des transporteurs a souffert de l'augmentation des prix du carburant et des frais d'affrètement, de la diminution des contrats et

The bright and bleak sides of global container shipping

London – Container shipping is a pretty unique business, juggling trading success and financial failure as its leading players draw up survival plans for a challenging future that would have seemed like fiction only a few years ago.

On the bright side, traffic has risen on the key east-west routes driven by an accelerating global economy, vessel unemployment has fallen to less than one percent of the global fleet with just 85 ships with a combined capacity of around 205,000 TEU looking for work at the end of May and the order book stands at a manageable 12 percent of the fleet compared with 60 percent ten years ago.

On the dark side, carriers' bottom line has been hit by rising fuel and ship charter costs, sliding con-

The world's leading shipping lines call at Belgium's bustling Port of Antwerp.

Les principales lignes maritimes du monde font escale au port grouillant d'activité d'Anvers en Belgique.



de la baisse des cours acheteurs comptants, de l'afflux régulier de méganavires dans les routes clés – rentables ou déficitaires – ainsi que de la dépréciation du dollar.

Tout cela a abruptement mis fin à l'accroissement des marges d'exploitation moyennes des trois premiers trimestres de 2017 et la plupart des transporteurs sont tombés dans le rouge dans les trois premiers mois de 2018. Le groupe Maersk a déclaré une perte nette sous-jacente de 239 millions surtout reliée à ses porte-conteneurs océaniques et le troisième armement en importante, CMA-CGM, a encaissé une perte nette de 77 millions après un bénéfice de 86 millions un an plus tôt. La réputation de l'industrie auprès de ses clients a été durement éprouvée depuis quelques mois, surtout à cause du non-respect des horaires sur les routes entre l'Extrême-Orient et l'Europe du Nord auquel on attribue les embouteillages de barges constatés depuis un an à Rotterdam et Anvers, deux importantes plaques tournantes européennes du transport conteneurisé, problème pour lequel on n'entrevoit pas de solution prochaine.

Et la situation a empiré lorsque les principaux transporteurs, notamment Maersk, MSC et CMA-CGM qui contrôlent environ 45 % de la flotte mondiale, ont appliqué début juin des surtaxes carburant extraordinaires à cause de la montée en flèche des prix du diesel-navire qui ont atteint leur sommet en quatre ans. Cette décision a déclenché une tempête de protestations des expéditeurs, qui y voient un «leg» de l'ère des cartels de conférences maritimes.

Augmentation astronomique des coûts du carburant

Les coûts du carburant ont plus que quintuplé depuis 1998. Ils représentent désormais 15 % des dépenses de fonctionnement des transporteurs – contre 8 % il y a 20 ans – et l'augmentation récente des prix du diesel-navire impose un fardeau supplémentaire de 10 milliards de dollars à l'industrie selon Jeremy Nixon, premier dirigeant de la toute récente alliance Ocean Network Express, qui regroupe trois transporteurs japonais. Et il prévient que la situation empirera dans quelques années après l'entrée en vigueur du plafond sur les émissions de soufre décrété par l'Organisation maritime internationale. «Nous allons tous mettre la clé sous la porte si l'industrie ne peut refiler le coût aux expéditeurs», affirme Junichiro Ikeda, président et chef de la direction de la société japonaise Mitsui OSK Line.

Selon les analystes, l'industrie n'a qu'elle-même à blâmer pour l'imposition de ces surtaxes impopulaires. «Plaider la pauvreté n'est pas un motif suffisant pour justifier ces mesures, indique Drewry Shipping Consultants. Au bout d'un demi-siècle d'exploitation, les entreprises devraient s'être dotées d'un mécanisme efficace pour faire face aux augmentations des coûts externes sans avoir recours à des surtaxes.»

«C'est l'impuissance des transporteurs eux-mêmes à limiter leurs coûts qui les rend vulnérables à l'augmentation rapide des prix du carburant. Les BAF [coefficients d'ajustement de soutage] sont un expédient de dernier recours qui n'offre qu'une compensation partielle tout en aliénant les petits et moyens expéditeurs», prévient la firme londonienne.

Les années difficiles qui se profilent n'entament pas l'appétit obsessionnel des transporteurs pour les parts de marché ni l'attrait qu'exercent sur eux les nouveaux navires. L'armement sud-coréen HMM annonçait récemment un programme de construction de 20 navires, dont 5 porte-conteneurs de

tract and spot freight rates, the steady flow of mega vessels onto the key money making/losing routes and a weakening dollar.

And this abruptly ended the rise in average operating margins in the previous three quarters of 2017 with most carriers slumping into the red in the first three months of this year. The Maersk group posted an underlying net loss of \$239 million, mostly linked to its ocean container units, and third-ranked CMA CGM tumbled to a \$77 million net loss from an \$86 million profit a year earlier.

The industry's reputation with its customers has taken a hit in recent months, particularly over the worsening schedule reliability on the Far East-North Europe trades that has been blamed for the year-long barge congestion at Rotterdam and Antwerp, Europe top two container hubs, that shows no signs of easing.

And the situation worsened when the top carriers, including Maersk, MSC and CMA CGM who control around forty five percent of the global fleet, introduced emergency bunker surcharges at the beginning of June in response to the surge in crude oil prices to a four year high, triggering a storm of protests from shippers who view the move as a “legacy” from the era of liner conference cartels.

Fuel costs have risen astronomically

Fuel costs have increased by more than five-fold since 1998 and now account for 15 percent of carriers' operating costs compared with eight percent twenty years ago and the recent rise in bunker prices equate to a \$10 billion hit for the industry, according to Jeremy Nixon, chief executive of the recently launched Japanese three carrier alliance Ocean Network Express. And, he warns, it will get worse in a couple of years when the International Maritime Organization's cap on sulphur emissions comes into effect. And “we're all going to go bust,” if the industry can't pass on the cost to shippers, affirms Junichiro Ikeda, president and chief executive of Japan's Mitsui OSK Line.

Industry analysts say the industry has only itself to blame for resorting to unpopular emergency surcharges. “Pleading poverty is not a good enough reason to justify these measures,” says Drewry Shipping Consultants. “After half a century of doing business, lines should by now have a workable system to deal with increases in external costs and not have to impose new surcharges.”

“Carriers' own failure to control costs has left them exposed to the rapidly rising fuel prices. Emergency BAFs [Bunker Adjustment Factors] are a desperate move that will only partially compensate them and at the same time alienate small and medium shippers,” according to the London-based consultancy.

The tough times ahead aren't impacting carriers' obsession with market share nor their attraction to new ships. South Korean carrier HMM recently announced a newbuilding program of twenty

23 000 EVP, pour une capacité totale de 388 000 EVP, afin de permettre son retour avec son propre tonnage sur deux routes clés, celles entre l'Extrême-Orient et l'Europe et la route transpacifique.

Les gros armateurs prennent des mesures pour réduire leurs coûts et limiter la capacité alors qu'ils se débattent pour retrouver la rentabilité. Maersk affirme ne pas vouloir commander de navires – au moins d'ici un an. La compagnie a retardé la livraison de son dernier navire Triple E de 20 568 EVP et ferme quelques routes non rentables. Il n'est pas question non plus de construire de nouveaux terminaux de conteneurs.

MSC, deuxième armement mondial, envisage de mettre la hache dans ses services déficitaires et transférer les navires sur d'autres liaisons, et veut favoriser la navigation à vitesse réduite afin d'améliorer le respect des horaires et l'efficacité opérationnelle. Il cherche aussi à s'entendre avec Maersk, son partenaire de l'alliance, pour réaménager les grilles d'horaire des mégalnavires sur leurs liaisons est-ouest communes.

Même si l'industrie paraît toujours aux prises avec des problèmes sur plusieurs fronts simultanément, elle n'en joue pas moins un rôle clé dans l'économie mondiale.

Le transport maritime de conteneurs est au cœur du commerce international: plus de 90 % des biens de consommation et une foule de matières premières sont expédiés dans des boîtes en métal, affirme le TT Club londonien, éminent assureur de transport maritime international de marchandises. «Pourtant, en dépit du succès du conteneur, les rendements pour le transitaire ou l'armement conteneurisé moyen sont restés inférieurs au coût du capital dans les deux dernières décennies. Il n'y a eu qu'une poignée de gagnants qui a pu trouver une recette viable pour créer de la valeur.»

Les tarifs-marchandises corrigés en fonction de l'inflation ont chuté de plus de 50 % depuis 20 ans tandis que les prix du carburant augmentaient, et ce sont les expéditeurs qui furent les grands gagnants des économies de fonctionnement que les

ships, including five 23,000 TEU vessels, with a total capacity of 388,000 TEU, to support its return to the key Far East-Europe and Transpacific trades with its own tonnage.

The big players are taking action to trim costs and rein in capacity as they struggle to return to the black. Maersk says it won't order any new ships – at least for a year that is. It has delayed the delivery of its final 20,568 TEU Triple E vessel and is closing some unprofitable routes. Nor has it any plans to build new container terminals.

MSC, the world's second largest carrier, plans to axe loss-making services and shift ships to existing services and extend slow steaming to boost schedule reliability and operating efficiency. It is also seeking a deal with its alliance partner Maersk to rejig schedules operated by the mega ships on their joint East-West services.

While the industry always seems to be facing problems on several fronts at any one time it has secured itself a key role in the global economy.

Container shipping is at the centre of international trade with over 90 percent of consumer goods and many raw materials being shipped in metal boxes, says London-based TT Club, a leading international freight transport insurer. "Yet despite the success of the container, the returns for the average container liner operator or freight forwarder have lagged the cost of capital over the past two decades. There have been only a few winners who have found a sustainable recipe for value creation."

Inflation-adjusted freight rates have slumped by over fifty percent in the past twenty years as fuel prices have risen - with shippers gaining most from carriers' savings initiatives including the deployment



The recent surge in crude oil prices prompted top carriers to introduce emergency bunker surcharges.

La récente montée en flèche des prix du brut a incité les principaux transporteurs à imposer des surtaxes carburant extraordinaires.

transporteurs ont pu faire, notamment grâce au déploiement de plus grands navires, à la navigation à vitesse réduite ainsi qu'aux réductions de personnel couplées aux synergies issues de la flambée soudaine de fusions et de créations d'alliances des deux ou trois dernières années.

Les perspectives ne sont pas toutes sombres cependant, car le transport maritime de conteneurs commence à bénéficier d'une amélioration rapide de «l'équilibre du marché», selon la banque d'investissement new-yorkaise Jefferies International.

Menace d'une guerre commerciale avec la Chine

Il y a toutefois, comme à l'habitude, un nuage: cette fois, c'est la volonté protectionniste du président des États-Unis Donald Trump et la menace d'une guerre commerciale avec la Chine, laquelle serait «un énorme problème» pour le transport maritime conteneurisé, selon le chef de la direction de Maersk, Soren Skou. Et cela survient au moment où l'industrie veut muter d'une opération axée sur les produits à une exploitation plus complexe privilégiant la valeur ajoutée.

Comme à l'habitude, c'est Maersk qui a ouvert la voie, dévoilant dès 2016 son ambition de devenir un groupe logistique intégré mondial «non diversifié» qui offrira d'ici trois à cinq ans des services de porte-à-porte, comme UPS, FedEx et DHL avec interdistribution pour son transport maritime de conteneurs, ses ports et ses branches logistiques.

Et la barre est encore plus haute selon Skou, car Amazon et son pendant chinois Alibaba s'apprêtent à faire concurrence «d'ici quelques années» non seulement aux transporteurs express, mais aussi aux entreprises de transport maritime conteneurisé.

«Amazon est une menace si nous ne faisons pas du bon travail pour eux. Si nous ne faisons pas bien notre travail, il est certain que de grosses compagnies puissantes comme Amazon vont se demander si elles ne pourraient pas faire mieux elles-mêmes. Amazon est à la recherche de transport conteneurisé de porte-à-porte et nous voulons offrir le service.»

Mais alors que Maersk renonce à être un conglomerat à base élargie et a cédé en août dernier pour 7,45 milliards de dollars ses entreprises pétrolières et gazières à la société française Total – pour devenir exclusivement une compagnie de transport – sa rivale française CMA-CGM a fait les manchettes avec l'acquisition en avril d'une participation de 25 % dans CEVA Logistics d'Amsterdam, une importante firme de gestion de la chaîne d'approvisionnement.

La transaction démontre que la société marseillaise qui exploite des mégaporte-conteneurs et des terminaux un peu partout dans le monde estime que cela ne suffit pas pour suivre la mutation rapide du marché du transport international.

Ironiquement, les «héros» de l'industrie du transport maritime conteneurisé s'implantent rapidement dans le propre secteur d'activité de celle-ci. UPS vient tout juste de dévoiler un ambitieux plan d'expansion de ses activités de transport et de réexpédition qui ajoutera des services LCL [expédition de détail en conteneurs] dans 130 couloirs commerciaux desservant des ports d'Asie, d'Europe, des États-Unis, d'Afrique, du Moyen-Orient et des Caraïbes.

C'est une époque intéressante pour le transport maritime de conteneurs... mais il n'y a, là encore, rien de nouveau. 

of larger vessels, slow-steaming, staff reductions coupled with synergies from the sudden outburst of consolidation and the establishment of vessel sharing alliances in the past two to three years.

The outlook is not all bleak though with container shipping set to reap benefits from “a rapidly improving market balance”, according to Jefferies International, the New York-based investment bank.

Trump trade war threat with China

But, as usual, there is a caveat – this time the protectionist stance of US President Donald Trump and the threat of a trade war with China which would be a “huge problem” for container shipping, according to Soren Skou, Maersk's chief executive.

All this at a time the industry is preparing to transform itself from a commodity operation to a more sophisticated value added business.

As usual, Maersk has led the way, unveiling its ambition back in 2016 ago to become a “pure play” global integrated logistics group, offering door-to-door services akin to UPS, FedEx and DHL within three to five years by cross-selling between its container shipping, ports and logistics businesses.

The goal has got even tougher with Skou saying Amazon and its Chinese peer Alibaba set to become rivals – not just to the express carriers – but container shipping “in just a few years.”

“Amazon is a threat if we don't do a good job for them. If we don't do our job well, then there's no doubt that big strong companies like Amazon will look into whether they can do better themselves.” Amazon is looking for end-to-end container shipping “and we want to offer the service.”

But as Maersk retreats from being a broad based conglomerate – completed by the \$7.45 billion sale of its oil and gas business to French oil company Total last August - to a pure transport company – its French rival CMA CGM captured the headlines with the acquisition of a 25 percent stake in Amsterdam-based CEVA Logistics, a leading supply chain management firm, in April.

The deal underscored the Marseille-based company's acknowledgement that operating mega container ships and container terminals around the world is not enough to keep pace with the rapidly-changing global transport market.

Ironically, the container shipping industry's “heroes” are moving steadily into its own business. UPS has just unveiled an ambitious expansion of its shipping/forwarding business, adding LCL [less-than-container-load] services on 130 trade lanes covering ports in Asia, Europe, the US, Africa, the Middle East and the Caribbean.

These are interesting times for container shipping ... but that's nothing new as they always have been. 



Robert Lewis-Manning
President, Chamber of Shipping
Président, Chamber of Shipping

Une approche novatrice pour réglementer le transport maritime

Depuis trois ans, des intervenants de différents milieux, transporteurs commerciaux, scientifiques, régulateurs et conservationnistes collaborent au sein du Programme ECHO (*Enhancing Cetacean Habitat and Observation*) de l'Administration portuaire Vancouver Fraser pour recueillir des données, les analyser et concevoir des mesures susceptibles d'améliorer la situation difficile d'une espèce de baleine dont la survie même est menacée. Les membres de ce forum n'avaient aucune contrainte, sauf leurs propres inhibitions, et ils étaient dirigés avec doigté par un brillant facilitateur; chacun était responsable envers lui et envers ses collègues de l'atteinte de résultats.

Inutile de préciser qu'une telle démarche devait s'appuyer sur un degré élevé de confiance mutuelle pour avoir des chances d'aboutir à des solutions pratiques et

Innovative route for regulating shipping through a new lense

For the past three years, stakeholders of diverse backgrounds including commercial shipping, scientists, regulators, and conservationists have worked collaboratively through the Vancouver Fraser Port Authority's Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO) Program to collect evidence, learn, and develop measures that could improve the predicament of a whale species whose very existence is in question. The people of this forum were not constrained by anything except their own inhibitions and they were skillfully steered by a brilliant facilitator who held everyone accountable personally, to each other, and to delivering outcomes.

Needless to say, this approach had to build a high degree of trust, which only accelerated the drive towards practical and implementable solutions once it was real-

The Port of Vancouver ECHO program offered a striking example of widespread collaboration to help protect endangered whales.

Le programme ECHO du Port de Vancouver constitue un excellent exemple de collaboration pour protéger les baleines en voie de disparition.



réalisables. Ce n'était pas une mince tâche si l'on considère le nombre de parties prenantes au Canada et aux États-Unis, et le fait que de telles mesures doivent être appliquées par des personnes à qui incombe la navigation sécuritaire de navires qui font deux ou trois fois la longueur d'un terrain de football dans les eaux de la Colombie-Britannique qui peuvent être traîtresses.

Ces travaux ont abouti à des mesures opérationnelles pour le déplacement de grands navires commerciaux dans la mer des Salish, notamment la délimitation d'une zone de réduction variable de la vitesse et de secteurs à éviter dans la mesure du possible parce que les baleines s'y nourrissent.

Le régime est flexible et permet aux armateurs de prendre en compte les impératifs commerciaux, opérationnels et de sécurité, mais il encourage aussi le respect volontaire d'un niveau minimum avec possibilité de faire plus si et quand les circonstances le permettent. En outre, le train de mesures est adaptable et son application peut être enclenchée ou suspendue avec un préavis relativement court en fonction du déplacement des baleines.

Mais il ne faut pas en rester là et cette réussite doit servir de modèle pour la gestion future du transport maritime au Canada. L'approche linéaire traditionnelle de réglementation ne conviendra probablement plus dans un environnement de plus en plus complexe où les nécessités commerciales et opérationnelles viennent parfois en conflit avec les objectifs environnementaux, sociaux et culturels, et où le milieu côtier est de plus en plus vulnérable aux effets des changements climatiques.

Réconciliation avec les Premières Nations

De surcroît, la réconciliation avec les collectivités côtières autochtones va exiger, pour apaiser les tensions, une approche respectueuse des connaissances locales ainsi que la cogestion de certaines ressources.

Cela ne signifie pas que la gestion des eaux côtières canadiennes échappe à l'obligation de respecter l'esprit des conventions internationales que le Canada a ratifiées, mais plutôt qu'elle doit prendre acte du fait qu'une approche traditionnelle à l'application des cadres réglementaires internationaux peut déboucher sur un environnement concurrentiel moins qu'idéal pour les transporteurs, les ports et les expéditeurs. Si une réglementation technique linéaire peut convenir pour les rejets d'eaux usées, il peut en être tout autrement pour la préservation d'un habitat critique.

ized. Not such an easy outcome when one considers the number of stakeholders in both Canada and the United States, and the reality that such measures would need to be implemented by people responsible for the safe navigation of ships two or three times the length of a football field in the potentially harsh environment of BC's coastal waters.

The output of this effort were operational measures for the movement of large commercial vessels in the Salish Sea, including a zone of variable speed reductions and areas to be avoided as much as possible where whales forage.

The entire regime is flexible and provides the opportunity for ship owners to address safety, commercial, and operational challenges but also encourages voluntary compliance to a minimum level with the opportunity to do more if and when circumstances permit. Furthermore, the regime of measures is adaptive and can be implemented or stopped at relatively short notice to correspond with the movement of the whales.

This success should not be looked at in isolation but should serve as a template for the future management of shipping in Canada. The traditional linear approach to regulations will likely be insufficient in an increasingly complex operating environment where commercial and operational necessities may conflict with environment, social, and cultural objectives, and where the coastal setting could be increasingly subject to the effects of a changing climate.

Reconciliation with Indigenous communities

Furthermore, efforts to advance reconciliation with Indigenous coastal communities will demand a different approach to problem solving that is also more respectful of local knowledge and co-management of certain resources.

This is not to say that the management of Canada's coastal waters should not respect the intent of the international agreements that Canada has ratified, but rather acknowledge that a traditional approach to implementing international regulatory frameworks may result in a less than ideal competitive solution for carriers, ports, and shippers. While regulating black water discharges may require a linear technical regulation, protecting critical habitat may look entirely different.

The traditional linear approach to regulations will likely be insufficient in an increasingly complex operating environment.

L'approche linéaire traditionnelle en matière de réglementation ne conviendra probablement plus dans un environnement de plus en plus complexe.

Les institutions gouvernementales canadiennes ont aussi un défi à relever, celui de continuer à fournir l'expertise technique nécessaire en matière de transport maritime, compte tenu d'une démographie vieillissante qui va inévitablement déboucher sur des départs à la retraite massifs d'ici cinq ans. Et cela survient à une époque où certains services cherchent à accroître leur arsenal d'«experts maritimes» et où la nécessité de règlements judicieux pour s'attaquer à une kyrielle d'enjeux n'a jamais été aussi grande. Par conséquent, l'expérience et le savoir-faire des transporteurs commerciaux seront plus essentiels que jamais à la modernisation future.

L'heure est donc venue d'opter pour des façons de faire novatrices qui sortent des sentiers battus. Même s'il n'est pas toujours intuitif, le gouvernement fédéral doit être prêt à faire connaître ses objectifs et à laisser l'industrie du transport maritime et ses partenaires concevoir des solutions. Cela exigera de sa part un recours accru à la science, plus de transparence et d'intégration des données ainsi qu'un renforcement des capacités. L'ère de la réglementation à huis clos où un régulateur et le ministère de la Justice faisaient connaître à l'industrie par la Gazette du Canada les résultats d'un processus réglementaire sera très bientôt chose du passé. **M**

Canadian government institutions will also be challenged to provide the requisite shipping technical expertise in the future as the Canadian Public Service faces a significant aging demographic that is expected to transition to retirement in the next five years. This is happening at the same time as some departments are looking to increase their arsenal of "shipping experts" and when the demand for smart regulations to address a host of challenges has never been greater. Consequently, the experience and expertise of commercial carriers will never be more crucial to future modernisation.

So, now is the time for innovative approaches that break-down traditional barriers. While not always intuitive, the Federal Government needs to be prepared to communicate objectives while empowering the shipping industry and its partners to develop solutions. This will increasingly call for the support of science, data transparency and integration, and capacity building on the part of Government. The period of a closed-door regulatory process where a regulator and the Department of Justice inform industry of the outcomes of a regulatory process through the Canada Gazette is quickly coming to an end. **M**



MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions – and a modern classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities – and make your operations safer, smarter and greener. DNV GL can support you with:

- Classification • Verification • Environmental performance • Battery performance modeling • ECO solutions
- 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

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL



Meeting challenges for seamless trade

Assurer la fluidité du commerce

Colin Laughlan

Dans un réseau qui cherche à augmenter sa capacité pour faire face à l'augmentation constante des volumes de marchandises, les partenaires de la Porte de l'Asie-Pacifique ont annoncé cet été des améliorations aux corridors commerciaux et aux ports de la côte Ouest du Canada, améliorations qui, espèrent-ils, vont réussir à chasser les dernières traces de ce qu'on peut appeler un hiver de frustration. La congestion contagieuse qui a percolé jusqu'à tout récemment dans presque toutes les membranes de la Porte s'atténue. Les maladies du système sont traitées par une injection massive d'investissements dans

A cross a network straining to increase capacity ahead of ever-expanding cargo volumes, Asia-Pacific Gateway partners this summer are announcing enhancements to Canada's west coast ports and trade corridors which they hope will put behind them the last traces of what might be called a winter of discontent. The contagious congestion that spread through every membrane of the gateway until even a few months ago is clearing. The system's ailments are being treated with an intensive injection of infrastructure investments, capacity expansions, innovative experiments, and labour



Following a difficult winter that congested rail and port traffic, normal fluidity returned in the spring at the Port of Prince Rupert.

Après un hiver rigoureux qui a provoqué la congestion du trafic ferroviaire et portuaire, la fluidité normale est revenue au printemps dans le port de Prince Rupert.

les infrastructures, l'expansion de la capacité, des expériences novatrices et la signature de conventions collectives pour être en mesure de faire face à la demande courante et aux conséquences d'un déplacement éventuel du commerce international.

«Ce fut un hiver difficile – glacial dans les Prairies, des glissements de terrain en C.-B. et quelques déraillements qui ont provoqué un effet domino dans le système», a déclaré Julia Kuzeljevich, directrice des Affaires publiques à l'Association des transitaires internationaux canadiens dont les bureaux sont à Toronto. Elle a ajouté

agreements in anticipation of customary demand forecasts as well as the potential impact from shifting international trade.

“It was a difficult winter -- very cold on the Prairies, there were some landslide issues in B.C., there were some derailments that had a cumulative effect across the system,” said Julia Kuzeljevich, Public Affairs Manager of the Toronto-headquartered Canadian International Freight Forwarders Association. “We’d been asked for several months by members to lobby government to make fluidity a priority in the intermodal supply chain.

ceci: «Depuis des mois, nos membres nous demandent d'insister auprès du gouvernement pour qu'il fasse de la fluidité dans la chaîne intermodale d'approvisionnement une priorité. Nous avons écrit à plusieurs ministres fédéraux: Travail, Commerce international et Transports.»

«En plus de ces demandes, le gouvernement a demandé à la mi-mars que les chemins de fer annoncent publiquement un plan pour transporter plus de céréales outre-frontière», a-t-elle poursuivi. L'effet domino d'une mauvaise performance des chemins de fer pour le transport du grain s'est fait sentir dans toutes les parties de la Porte du Pacifique.

Au Port de Vancouver, «il y a eu toutes sortes de problèmes. Les chemins de fer n'avaient tout simplement pas la capacité nécessaire», a déclaré Jane Bruner, vice-présidente et directrice du trafic chez Pangea Logistics Inc. de Vancouver. «Pendant l'hiver et au printemps, le transport ferroviaire était si lent que cela a créé de la congestion dans les terminaux. Les chargements de marchandises importées restaient immobilisés et les bateaux ne pouvaient pas accoster.»

Le CP et le CN réagissent

La réponse des deux grands transporteurs ferroviaires du Canada a été rapide et substantielle. Le Canadien National a remplacé son premier dirigeant au début de mars et il a annoncé qu'il prendrait livraison de la première de 60 locomotives neuves cette année et que le reste d'une commande de 200 unités suivrait d'ici deux ans. Au début de juin, la compagnie a annoncé qu'elle allait dépenser 340 millions de plus cette année pour étendre son réseau en Colombie-Britannique.

Ces investissements font partie d'un programme d'immobilisations de 3,4 milliards de dollars du CN et vont permettre d'acquérir 700 wagons et de réaliser des projets clés d'expansion des voies afin d'améliorer les niveaux de service pour le transport des produits forestiers, des céréales et des conteneurs industriels ainsi que le transport intermodal. «Nous investissons pour le long terme afin d'augmenter la capacité et la résilience du réseau pour répondre à la croissance du trafic dans nos corridors en provenance et à destination de la côte Ouest ainsi qu'en C.-B.», a indiqué le VP du CN pour la Région de l'Ouest, Doug Ryhorchuk.

Le Canadien Pacifique quant à lui a indiqué au début de juin son intention de dépenser plus de 500 millions pour acquérir de nouveaux wagons céréaliers de grande capacité; plus de 500 wagons-trémies seront mis en service cette année et près de 6 000 sur quatre ans. Ces nouveaux wagons remplaceront les wagons-trémies de faible capacité du CP, y compris tous les wagons du gouvernement du Canada, et ils vont ajouter environ 16 % de capacité supplémentaire par train, lesquels auront jusqu'à 8 500 pieds de longueur.

Jonathan Wahba, VP, Ventes et marketing intermodal et automobile au CP, a déclaré au *Maritime Magazine* que la compagnie cherchait aussi à prendre de l'expansion dans d'autres services en Colombie-Britannique. «Certaines pièces d'auto qui arrivent d'Asie vers Détroit ont un délai de livraison assez critique, de sorte que nous avons inauguré un service qui garantit la livraison de Vancouver à Détroit en 192 heures, deux jours de moins que notre compétiteur, a déclaré M. Wahba. Nous avons aussi ouvert un second terminal à Chicago et un bureau à Shanghai. Nous avons obtenu la part du lion du contrat Ocean Network Express (ONE) à Deltaport et nos investissements pour ce très gros contrat ont eu un grand retentissement dans l'industrie.»

We sent a letter to federal ministers: labour, international trade, and transportation," she said.

"That 'ask' came together in mid-March with a mandate from the government for the railways to publish a plan for moving more grain out of the country," she said. The cascading effects of rail's poor grain performance was evident in every part of the Pacific gateway.

At the Port of Vancouver, "there was all sort of chaos. The railways just didn't have enough power moving out there," said Jane Bruner, Vice President and Traffic Manager for Vancouver-based Pangea Logistics Inc. "Through the winter and spring months there was such a slow down with the rail it created congestion on the terminals. The import loads weren't getting moved out – and the vessels weren't able to berth."

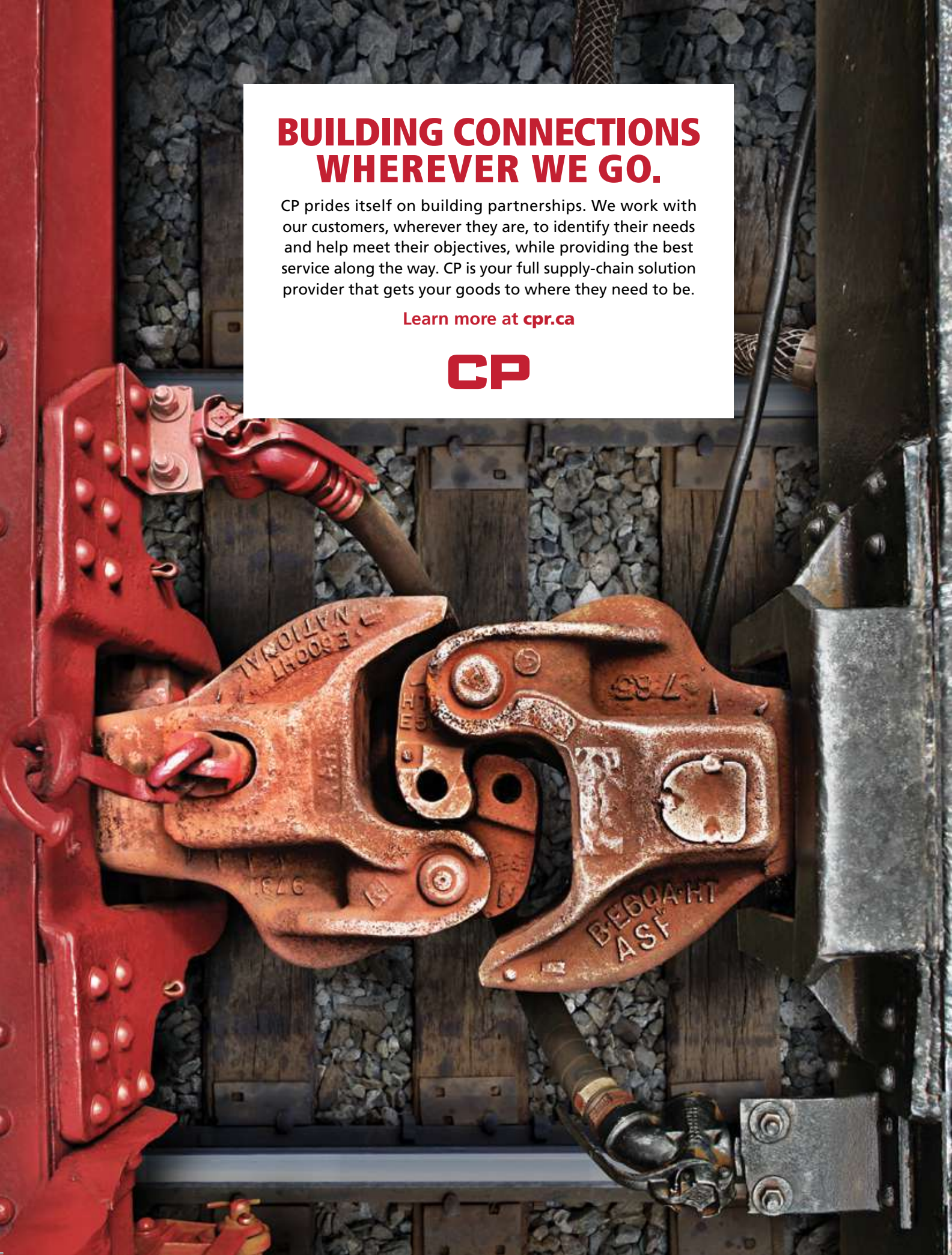
CP and CN bolster capacity

The response by Canada's two mainline railways was quick and substantial. Replacing its chief executive in early March, Canadian National Railway announced it would take delivery of the first of 60 new locomotives this year, and the remainder of a 200 unit order to follow in the next two years. In early June the company announced it will spend a further \$340-million to expand its network throughout British Columbia this year.

The investment is part of CN's \$3.4-billion capital program for 2018 and includes an additional 700 cars along with key track expansion projects for better service levels in forest products, intermodal, grain, and industrial containers. "We are investing for the long haul with these projects to boost capacity and network resiliency to meet growing traffic on our corridors to and from the West Coast and across B.C.," said Doug Ryhorchuk, Vice President of CN's Western Region.

Canadian Pacific Railway unveiled plans in early June to spend over \$500-million on new high-capacity grain cars, with more than 500 hoppers to be in put into service this year and close to 6,000 over the next four years. The new fleet will replace all CP's low-capacity hoppers, including all Government of Canada cars, and add about 16 per cent more capacity per train, which will stretch to 8,500 feet long.

Jonathan Wahba, Vice President of Sales and Marketing for Intermodal and Automotive at Canadian Pacific Railway told *Maritime Magazine* the company was also focused on growth in other services in British Columbia. "There are auto parts that flow from Asia to Detroit which are quite time sensitive, so we opened a service from Vancouver that gets to Detroit in 192 hours, two days faster than our competitor," he said. "We also opened a second terminal in Chicago, and an office in Shanghai. We were awarded the lion's share of the Japanese Ocean Network Express (ONE) contact at Deltaport, so our investments resonated in the industry for this very large contract."



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

La fluidité est de retour au Port de Prince Rupert

Au Port de Prince Rupert, les dernières étapes de l'expansion du terminal Fairview de 500 000 EVP n'ont pas été terminées comme prévu à l'automne 2017. Compte tenu des volumes record à manutentionner et des durées d'immobilisation rapportées qui atteignaient les six jours, «la congestion a persisté tout l'hiver», a signalé Shaun Stevenson, VP, Développement commercial et affaires publiques, lors d'une entrevue, avant d'être nommé PDG.

«En mars, nous avons pu disposer de la pleine capacité du terminal agrandi. Nous manutentionnons maintenant quelque 21 trains par semaine – ordinairement de 10 000 pieds, parfois jusqu'à 12 000 pieds – et nous sommes revenus au meilleur temps d'immobilisation dans notre industrie, soit deux jours et demi», a déclaré M. Stevenson. «Dans l'ensemble, nous nous attendons à une croissance pouvant atteindre les 20 % en 2018. Le Port s'attaque maintenant à la prochaine étape de son expansion, même si la dernière phase vient tout juste de se terminer», a-t-il indiqué. Cette prochaine étape prévoit l'ajout de 1,3 million d'EVP.

À la fin de mai, les chemins de fer avaient réussi à rattraper une partie du retard selon la VP de la Chamber of Shipping, Bonnie Gee.

Cependant, les bouchons créaient d'autres problèmes pour les navires océaniques. «Le mauvais service ferroviaire en hiver a augmenté les besoins en postes de mouillage», selon M^{me} Gee. Cela a obligé à chercher, pour les navires qui arrivaient à Vancouver, des postes de mouillage jusqu'aux îles



Shaun Stevenson.

Fluidity returns to Port of Prince Rupert

At the Port of Prince Rupert, the final stages of the 500,000 TEU Fairview Terminal expansion lingered from its scheduled completion in the fall of 2017. Working against record volumes, with reported dwell times as high as six days, “congestion continued throughout the winter,” said Shaun Stevenson, Vice President, Trade Development and Public Affairs, who was interviewed prior to his recent appointment as President and CEO.

“By March, we had the full capacity of the expanded terminal at our disposal. We are now running about 21 trains a week – typically 10,000 feet, sometimes up to 12,000 feet – and we’ve seen a return to our industry leading dwell times of 2 ½ days,” Mr. Stevenson said in late May. “Overall, we expect to see up to 20 per cent growth for 2018. The port is now focused on the next phase of expansion even though we just got through the last phase,” he said, with the next terminal expansion planned for an additional 1.3-million TEU.

By the end of May, the railways had “done a good job of clearing up some of the backlog,” according to Bonnie Gee, Vice President of the Chamber of Shipping.

However, for the ocean vessels, the backup created other problems. “The poor winter rail service put a strain on the anchorages,” said Ms. Gee, explaining how this required finding additional anchorage spots for Port of Vancouver arrivals as far

Shaun Stevenson prend la barre à Prince Rupert

Le conseil d'administration de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) a récemment annoncé la nomination de Shaun Stevenson au poste de président-directeur général. Il succédera à compter du 19 juin à Don Krusel, qui a pris sa retraite en octobre dernier au terme d'une longue carrière.

M. Stevenson possède plus de 20 ans d'expérience à l'APPR où il occupait jusque-là le poste de VP, Développement commercial et affaires publiques. Il a donc souvent travaillé avec les partenaires de l'industrie, les expéditeurs, les transporteurs maritimes, les Premières Nations et d'autres intervenants, et il a exercé un leadership clé dans le développement stratégique du Port.

Stevenson takes over Prince Rupert helm

The Board of Directors of the Prince Rupert Port Authority recently announced the appointment of Shaun Stevenson – effective on June 19 – as new President and CEO, succeeding longtime chief executive Don Krusel who retired last October.

With more than 20 years of experience with the PRPA, Mr. Stevenson was previously VP of Trade Development and Public Affairs, and has worked extensively with industry partners, shippers, marine carriers, First Nations and other stakeholders – playing a key leadership role in the port's strategic development.

NEXT PHASE OF EXPANSION *ANNOUNCED*

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

Following the completion of DP World's Fairview Terminal Expansion in 2017, the Port of Prince Rupert and DP World have agreed on terms of a project development plan outlining the next phase of expansion that will increase the capacity of the terminal from 1.35M to 1.8M TEUs by 2022

@ R U P E R T P O R T



LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



At a project combined with adjacent road and rail facilities on port lands, DP World's Centerm terminal in downtown Vancouver is being reconfigured to boost capacity to 1.5 million TEUs.

Une reconfiguration du terminal Centerm de DP World au centre-ville de Vancouver conjugué à l'ajout d'installations ferroviaires et routières sur les terrains du port va permettre de porter la capacité à 1,5 million d'EVP

VFP

Gulf dans le détroit de Georgia. «Cela fait partie de nos problèmes de capacité», a plaisanté M^{me} Gee. Cette dispersion des postes de mouillage a créé d'autres problèmes: les résidents de l'île se sont plaints, mécontents de voir ces grands navires parqués devant leur résidence de vacances.

«Nous avons collaboré avec le Port de Vancouver et Transports Canada afin de prévoir une rotation des postes de mouillage pour que ce ne soit pas toujours les mêmes riverains qui aient la vue bloquée par les navires au mouillage. Les plaintes ont diminué, mais il y a toujours le risque que cette situation se reproduise et nous devons le prévoir.»

Les terminaux du Port de Vancouver s'emploient aussi à accroître l'efficacité et la capacité. «Nous sommes sur le point d'achever à Deltaport un projet qui va faciliter la circulation des camions et le trafic ferroviaire et permettre au terminal de manutentionner environ 30 % plus de conteneurs», a déclaré la porte-parole du Port, Danielle Jang.

Pour le Centerm au centre-ville de Vancouver, a-t-elle poursuivi, «nous travaillons à une reconfiguration avec DP World. En augmentant la superficie de 15 %, nous allons accroître de 60 % le nombre de conteneurs que le terminal peut manutentionner».

Lorsque les travaux seront achevés en 2022 avec l'ajout de voies ferrées et de routes hors terminal sur des terrains gérés par le Port, la capacité maximale annuelle sera passée de 900 000 à 1 500 000 EVP.

Des contributions fédérales du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) totalisant 55,8 millions de dollars ont aussi été annoncées au printemps pour des projets de construction dans le Lower Mainland en C.-B. «afin d'améliorer la circulation des marchandises dans le Port de Vancouver», a déclaré Terry Lalan, porte-parole du Gateway Transportation Collaboration Forum, coalition d'intervenants mobilisés pour obtenir du financement pour les infrastructures.

Dans le cadre de sa stratégie prospective Greater Vancouver Gateway 2030, «le Forum a recensé dans le réseau routier et ferroviaire près de 40 points d'étranglement dont l'élimination paraît capitale pour accroître l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement», selon M. Lalan. Les demandes ont été présentées par l'Administration portuaire Vancouver Fraser qui a indiqué que quatre projets-cadres avaient été approuvés cette

away as the Gulf Islands in the Strait of Georgia. "It's part of our capacity search," quipped Ms. Gee, but with concern over the ensuing problem arising from the ships' new parking spots – complaints from island residents chagrined with the large vessels sitting in front of their vacation homes.

"We worked with the Port of Vancouver and Transport Canada to assign anchorages to rotate the ships around so that one neighbourhood doesn't see vessels in its anchorage all the time," she said. "We're seeing them taper off now, but the concern is we're going to get into this situation again, so we have to be thinking about it."

Port of Vancouver container terminals are also working to increase both efficiency and capacity. "We are nearing completion of a project at Deltaport that will ease the flow of truck and rail traffic and allow the terminal to handle about 30 per cent more containers," said port spokesperson Danielle Jang.

For Centerm in downtown Vancouver, she said, "we are working with DP World to reconfigure the container terminal. By increasing the size by 15 per cent we will increase the number of containers the terminal can handle by 60 per cent."

When the project is completed in 2022, along with off-terminal road and rail facilities on lands managed by the Port, the terminal capacity will increase from a peak capacity of 900,000 TEUs to 1.5 million TEUs annually.

Federal contributions totalling \$55.8-million from the National Trade Corridor Fund (NTCF) were also announced in the spring for construction projects in B.C.'s lower mainland "to improve the flow of goods through the Port of Vancouver," said Terry Lalan, spokesperson for the Gateway Transportation Collaboration Forum, a multi-stakeholder coalition organized "to gain funding for infrastructure."

As part of its forward-looking Greater Vancouver Gateway 2030 strategy, "the collaboration

année, alors qu'une demande pour 221 millions de dollars supplémentaires était toujours en suspens. On s'attend à d'autres annonces plus tard cet été.

Au seul port intérieur britanno-colombien situé à quelque 340 km à l'est de Vancouver, Ashcroft Terminal se réjouissait de sa propre subvention de 9,3 millions de dollars du FNCC annoncée en mai. Le fédéral va payer le tiers des améliorations de 28 millions de dollars de l'infrastructure du terminal d'Ashcroft. Les travaux, qui dureront trois ans, comprennent l'ajout de voies ferrées et la construction d'un entrepôt multimarchandises pour le transbordement de produits forestiers et céréaliers dans des conteneurs destinés à l'exportation par le port de Vancouver.

«À l'heure actuelle, toute notre infrastructure dépend de la ligne principale du CP et ces travaux vont nous permettre de nous connecter directement à la ligne principale du CN», a déclaré la DG d'Ashcroft Terminal, Kleo Landucci. «Des voies seront aussi ajoutées aux voies de transbordement et de triage reliées à la gare de triage du CP où l'entrepôt sera situé. Cela va vraiment réduire la congestion sur les terrains voisins des opérations portuaires.»

Dans un développement parallèle à Port Coquitlam, à quelque 35 km à l'est de Vancouver, le CP a ouvert une installation de transbordement dans un entrepôt rénové de 16 260 m². Le modèle d'affaires paraît similaire à celui de l'installation de rechargement des exportations qui vient d'être annoncée à Ashcroft. Les deux compagnies cherchent à réduire la circulation de camions dans le Lower Mainland.

«Un client peut livrer par train aux installations un chargement de pâte de bois expédié de n'importe où au Canada. Là, nous le transbordons dans un conteneur maritime de 40 pieds que nous expédions par train et non par

identifié close to 40 choke points in the road and rail network seen as critical to increasing supply chain efficiency,” said Mr. Lalan. The applications were submitted by the Vancouver Fraser Port Authority which said four umbrella projects were approved this year, while a remaining \$221-million request was yet to be concluded.” More announcements are expected later this summer.

At British Columbia's only inland port located about 340 kilometres east of Vancouver, Ashcroft Terminal was celebrating its own NTCF award of \$9.3-million announced in May. The federal money will pay for one third of Ashcroft's \$28-million improvements to its terminal infrastructure. The three-year project includes additional rail track along with construction of a multi-commodity warehouse for transloading forestry and grain products into containers bound for export through the Port of Vancouver.

“Currently all our infrastructure comes directly off the CP mainline, but this will allow us to connect directly into the CN mainline,” said Ashcroft Terminal's Managing Director, Kleo Landucci. “There will also be track added to the transloading and marshalling track connected to the CP yard where the warehouse will be located. The enhancement really comes in easing the congestion on the land adjacent to the marine port operations.”

In a parallel development in Port Coquitlam, some 35 kilometres east of Vancouver, CP Rail has opened a transload facility in a refurbished 16,260 square metre warehouse. The business model appears similar to Ashcroft's newly announced export reload facility, with both companies focused on reducing truck traffic in the lower mainland.



Canadian Pacific Railway is spending hundreds of millions of dollars on expanding services and fleet capacity, including grain cars and hoppers.

Le Canadien Pacifique dépense des centaines de millions de dollars pour accroître les services et la capacité du parc ferroviaire, notamment grâce à l'achat de wagons céréaliers et de wagons-trémies.

camion aux terminaux maritimes», a expliqué M. Wahba. «À Vancouver, vous dépendez des camions pour ce transport des conteneurs aux terminaux maritimes. Cela coûte cher, crée de la congestion, et les chauffeurs sont difficiles à trouver.»

M. Wahba a subséquemment déclaré au *Maritime Magazine* que le CP va aussi utiliser pour des importations une partie de ses installations de Port Coquitlam. Cela découle d'un contrat avec Canadian Tire, l'un des plus grands importateurs de marchandises de détail au pays, pour transborder des marchandises de conteneurs maritimes de 40 pieds dans des conteneurs de 53 pieds qui sont ensuite expédiées par camion à l'extérieur de la région.

«Nous nous chargeons essentiellement du trop-plein du centre de transbordement de Canadian Tire qui est voisin des terminaux maritimes en plein cœur du réseau routier régional de plus en plus congestionné», d'indiquer M. Wahba. «Nous avons fait un essai dans ce segment de marché, mais nous y voyons maintenant beaucoup d'avantages et nous nous demandons maintenant comment faire plus et mieux.»

Les problèmes du camionnage

La congestion routière est certes un gros problème pour l'industrie régionale du factage. «Notre principale difficulté dans le Lower Mainland, c'est la congestion routière», a déclaré le PDG de la British Columbia Trucking Association, Dave Earle. «C'est difficile de planifier quand vous pouvez aller n'importe où. Des chauffeurs de camion ne peuvent plus faire autant de voyages. Il y a quelques années, un chauffeur en faisait six ou sept par jour la moyenne est maintenant de trois et demi environ.»

En juin, le British Columbia's Trucking Commissioner, un bureau créé à la suite de la paralysante grève des chauffeurs en 2014, a annoncé une augmentation des taux réglementés par la province pour les camionneurs accrédités au Port de Vancouver: les salaires horaires ont augmenté de 2,6 % et l'indemnité minimale quotidienne de rappel au travail est passée de 200 \$ à 300 \$.

«Le camionnage est très important à Vancouver, a déclaré M. Wahba. Si nous sommes trop chers, les mar-

«A customer can rail a carload of pulp from anywhere in Canada into the facility. We will transload it into a 40-foot ocean container and instead of trucking it to the ocean terminals, we rail it,” said Mr. Wahba. “In Vancouver, you are reliant on trucks to carry containers to and from ocean terminals. It’s expensive, causes congestion, and it’s hard to find drivers.”

In a subsequent development Mr. Wahba told *Maritime Magazine* that CP will use part of its Port Coquitlam facility for imports as well. The new utilization comes with a contract from Canadian Tire, one of the country’s largest importers of retail goods, he said, to transload goods from 40-foot ocean containers to 53-foot containers which are then transported out of the region by truck.

“The work we’re doing is basically the overflow” from Canadian Tire’s transload operation located closer to the ocean terminals in the region’s increasingly congested road network, said Mr. Wahba: “We’re dipping our toe into the proverbial water within this market segment. But the market is embracing it, so the question becomes how do we make it bigger and better?”

Trucking challenges

Indeed, road congestion has become a major challenge for the region’s drayage industry. “The biggest issue we have in the lower mainland is traffic congestion,” said Dave Earle, President and CEO of the British Columbia Trucking Association. “It’s hard to plan when you are going to be anywhere. Truck drivers are not able to make the number of turns they used to do. Years ago, guys would be able to do 6 or 7 runs a day – the average is now about 3 ½,” he said.

In June, British Columbia’s Trucking Commissioner, an office created in the aftermath of crippling drivers’ strike in 2014, announced an increase in the provincially regulated rates for truckers licensed at the Port of Vancouver, with hourly wages rising by 2.6 per cent and the minimum daily call out rate rising from \$200 to \$300.



esCARGOt LOGISTICS?

ATH

visit www.pathbc.ca

chandises vont aller ailleurs, Seattle, Long Beach ou les portes de la côte Est.»

La restructuration des échanges

La modification des routes de transport internationales et de la configuration des échanges ont aussi différentes répercussions sur la Porte de la côte ouest du Canada. Au Port de Nanaimo sur la côte intérieure de l'île de Vancouver, on est en train de préparer un nouveau quai d'assemblage pour les véhicules européens qui vont arriver «d'Europe par le canal de Panama au lieu de venir par train de Halifax», a signalé le porte-parole du Port, David Mailloux.

Le Port a transformé son terminal en eaux profondes qui était utilisé principalement pour des produits forestiers. «Après l'installation des derniers éléments à Nanaimo, le Port va se servir de transport maritime à courte distance pour transporter les véhicules par barge jusqu'à une gare de traversier voisine d'où ils seront envoyés vers un terminal du centre-ville de Vancouver. «Nous espérons le début pour janvier», a indiqué M. Mailloux.

Le projet a reçu récemment une contribution financière de 6,3 millions de dollars de la part du gouvernement fédéral. Ewan Moir, PDG du port de Nanaimo, souligne que l'appui du gouvernement fédéral «non seulement met le projet en valeur, mais confirme aussi le rôle grandissant de l'île de Vancouver dans l'économie du Canada et de la Colombie-Britannique».

Selon M^{me} Bruner de Pangea, l'état actuel des relations commerciales entre les États-Unis et la Chine peut

«Trucking is a big deal in Vancouver,” said Mr. Wahba. “If Vancouver becomes too expensive a place, then that freight will flow through other gateways, Seattle, or Long Beach or the East Coast.”

Emerging new trade patterns

Shifting international transportation routes and trade patterns are also impacting Canada's west coast gateway in new ways. At the Port of Nanaimo on the inside coast of Vancouver Island, a new automobile assembly wharf is being readied for European vehicles that will be arriving in British Columbia “through the Panama Canal from Europe rather than on rail from Halifax,” said the port's spokesperson David Mailloux.

The port has repurposed its original deep seas terminal “that had been used primarily for forestry products,” he said. After the final components are installed at Nanaimo, the port will use shortsea shipping to barge the vehicles to a nearby ferry station for transport to a mainland terminal in downtown Vancouver. “We hope to have it starting in January,” said Mr. Mailloux.

The project recently received federal funding support of \$6.3 million. Commented President and CEO Ewan Moir: “The Federal government's support of the project through the National Trade Corridor Funding program not only adds value to the project but also confirms that Vancouver Island is considered to be an increasingly important contributor to both the BC and Canadian economy.”



SUPPORTING CANADA'S INTERNATIONAL TRADE

f chamberofshipping

@COSBCTweets



www.cosbc.ca

aussi présenter certains avantages pour les expéditeurs canadiens. À partir de commentaires anecdotiques, elle a déduit que les négociations commerciales entre les États-Unis et la Chine peuvent avoir un impact sur les produits forestiers qui partent des États-Unis, par exemple l'exportation des grumes; les États-Unis en expédient moins parce que la Chine est vraiment plus exigeante sur la qualité. «Je crois que la Chine se cherche des raisons pour faire reculer les États-Unis, a déclaré M^{me} Bruner. C'est bon pour le Canada cela veut dire plus de produits expédiés du Canada, car on peut prendre la relève des Américains.»

Pour Carlo Dade, spécialiste du commerce international à la Canada West Foundation de Calgary, la participation du Canada au Partenariat Transpacifique «va provoquer un déplacement croissant du commerce à cause de la taille des marchés et de l'avantage de prix que nous avons désormais sur les Américains pour toute une gamme de produits».

M. Dade a récemment indiqué que ni le Port de Vancouver ni celui de Prince Rupert ne s'attendaient initialement à une forte augmentation de volume à cause de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP). «Mais c'était avant que nous mesurions vraiment les difficultés de la négociation de l'ALENA avec les États-Unis. Cela introduit un nouveau facteur: est-ce que les difficultés et l'incertitude concernant le marché étasunien vont augmenter les exportations canadiennes vers l'Asie? Ce n'est ni simple ni clair.»

Toutefois, en évoquant les tarifs traditionnellement élevés dans les pays comme le Vietnam et le Japon, il a expliqué: «Ces tarifs ne vont pas être immédiatement réduits à zéro, mais nous allons d'abord obtenir une diminution de 1,5 % par année sur un tarif de 12 % et en quatre ans nous serons à la moitié du tarif que les Américains payent, ce qui pourrait provoquer un déplacement.»

Déjà âgée de 12 ans, la florissante Porte canadienne de l'Asie-Pacifique suit une trajectoire évolutive claire. Les multiples parties interdépendantes fonctionnent comme un tout organique. Pour elle, l'important dans l'avenir sera le maintien d'une fluidité sans compromis. **M**

According to Pangea's Bruner, current trade relations between the United States and China also present some potential benefits for Canadian shippers. From anecdotal comments she surmised "trade negotiations between US and China are impacting forestry that's moving out of the U.S. The export of logs is affected, for example – the U.S. is sending fewer because China is really cracking down on quality. I think China is looking for reason to push back on the U.S." she said. "It's good for Canada—that means more product is able to move out of Canada because we can pick up what the U.S. isn't doing."

Carlo Dade, international trade expert at the Calgary-based Canada West Foundation, said Canada's participation in the Trans Pacific Partnership "will engender an increasing shift in trade because of the size of the markets and the price advantage we now enjoy over the Americans across a range of products."

Mr. Dade recently indicated that neither the Port of Vancouver nor Prince Rupert initially expected a major increase in volume from the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP). "But this was before we were fully cognizant of how difficult the NAFTA negotiations would be with the US," he said. "That pulls in a new factor: Will difficulty and uncertainty with the U.S. market increase Canadian exports towards Asia? There's really no simple clear story."

But pointing to traditionally high tariffs in countries like Vietnam and Japan, he explained, "these tariffs won't come down to zero immediately, but we start getting 1.5 per cent a year knocked off a 12 per cent tariff and in four years you're at half the tariff the Americans are paying, which will cause a shift."

At 12 years of age, Canada's burgeoning Asia-Pacific Gateway is showing a clear evolutionary path. Its multiple interdependent parts are operating as an organic whole. Its seamless fluidity will be the real challenge in the future. **M**



Connecting 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]



Local Benefits – Global Reach

 @portnanaimo

250-753-4146 ext.229

www.npa.ca



VFPA

Vancouver Fraser Port Authority regards expansion at Roberts Bank as crucial to meet future container demand.

L'Administration portuaire Vancouver Fraser considère que l'expansion à Roberts Bank est cruciale pour répondre à la demande future de conteneurs.

Challenges to Roberts Bank Terminal 2 project

La perspective d'un second terminal à Roberts Bank inquiète

Colin Laughlan

Le bécasseau d'Alaska est un petit oiseau limicole qui a un long bec et beaucoup de cran! Il lui faut une dose incroyable d'endurance pour survivre à sa migration printanière de l'Amérique du Sud jusqu'à ses sites de reproduction en Alaska. Certains jours, entre la mi-avril et la mi-mai, les chercheurs ont recensé entre 250 000 et 1 000 000 de ces oiseaux migrants au même endroit sur leur voie migratoire côtière. Leur dernier arrêt pour se nourrir avant d'entreprendre la dernière étape de leur voyage vers le nord c'est à Roberts Bank en Colombie-Britannique, à quelque

The western sandpiper is a small barrel-chested shorebird with a long beak – and a big heart! It survives with an incredible feat of endurance as it migrates each spring from South America to its breeding grounds in Alaska. Between mid-April and mid-May, researchers have documented between 250,000 and one million migratory birds on single days at locations along their coastal flyway. The final feeding stop before the last northward leg north of its journey is at British Columbia's Roberts



Photo Courtesy of Delta-Optimist

Western sandpipers are among the millions of migratory birds passing through Roberts Bank every spring.

Le bécasseau d'Alaska est l'une des nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs qui survolent par millions Roberts Bank chaque printemps.

35 kilomètres au sud de Vancouver où les eaux du Pacifique qui baignent le littoral fournissent au bécasseau le biofilm dont il a besoin pour se nourrir afin d'avoir la force d'accomplir le reste de son vol.

Or, ce sont les mêmes eaux qu'empruntent les navires de charge asiatiques pour rejoindre le delta où les autorités du Port de Vancouver veulent construire une île artificielle de 120 ha où serait construit un nouveau terminal, le Roberts Bank Terminal 2.

Cette entreprise titanesque ajouterait 2,4 millions d'EVP à la capacité commerciale totale du Port de Vancouver. Une fois en service, l'installation de deux milliards de dollars générerait annuellement 810 millions en salaires et produirait un rendement économique total de 291 millions, selon les estimations du Port.

Le Port estime l'expansion nécessaire pour faire face à l'augmentation du trafic conteneurisé prévu, et cela, malgré les projets d'expansion déjà en chantier dans d'autres terminaux du Lower Mainland comme Deltaport et Centerm, de même qu'au terminal Fairview de Prince Rupert. Le PDG de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, Robin Silvester, a déclaré en mai à l'assemblée générale annuelle de son administration que la côte Ouest se dirigeait vers une pénurie de capacité importante, voire catastrophique pour le trafic conteneurisé d'ici le milieu des années 2020.

En février dernier, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) affirmait dans une réponse écrite à l'Étude d'impact environnemental de Roberts Bank présentée en 2015 à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale: «ECCC soutient qu'il n'y a pas assez d'information scientifique corroborant les conclusions des promoteurs

Bank, about 35 kilometres south of Vancouver. Here, the Pacific waters lapping the shoreline supply the biofilm the sandpiper needs to fuel the remainder of its flight.

It is also the same waterway that brings the cargo vessels from Asia to the delta where Vancouver's port authority has proposed construction of a 120-hectare artificial island to support a new container terminal known as Roberts Bank Terminal 2.

The massive undertaking would add 2.44-million TEU to the Port of Vancouver's overall container trade capacity. When operating, the \$2-billion facility would generate \$810-million in wages and produce a total economic output of \$291-million each year, according to the port's estimates.

The port believes the expansion is required to meet anticipated container traffic demand even with other terminal expansions already underway at the lower mainland terminals of Deltaport and Centerm, and at Fairview Terminal in Prince Rupert. Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority, told the corporation's annual general meeting in May: "Right now, the West Coast is headed toward a significant and potentially catastrophic capacity crunch for container traffic by the mid-2020s."

In February this year, Environment and Climate Change Canada (ECCC), in a written response to the port's Roberts Bank Environmental Impact Statement submitted to the Canadian Environmental Assessment Agency in 2015, stated: "ECCC maintains that there is insufficient, science-based information

selon lesquelles le projet n'aura pas de conséquences négatives sur le biofilm intertidal et, donc, sur les oiseaux migrateurs en général et le bécasseau d'Alaska en particulier.»

Le document poursuit en affirmant sans ambages que les conséquences sur le biofilm pourraient à long terme menacer la survie du bécasseau d'Alaska en tant qu'espèce.

Roger Emsley, membre de B.C. Nature, dirige un groupe d'action communautaire baptisé Against Port Expansion. Il a déclaré au *Maritime Magazine* que «Roberts Bank est reconnu mondialement comme un écosystème très important pour le réseau de réserves pour les oiseaux de rivage de l'hémisphère occidentale et le Service canadien de la faune».

Après la réponse d'ECCC, M. Emsley s'est dit un peu plus optimiste et plus confiant en une décision négative à la lumière des données scientifiques très probantes qu'Environnement Canada fait valoir.

M. Emsley, un expert-conseil en transport, a également contesté le dossier commercial du Port concernant l'expansion à Roberts Bank. «Nous ne nous sommes pas limités à examiner l'aspect environnemental», a-t-il déclaré et il a cité une recommandation faite en 2008 par l'Initiative du corridor et de la Porte de l'Asie Pacifique selon laquelle Prince Rupert devrait développer sa capacité d'accueil de conteneurs avant Vancouver. «Prince Rupert a des possibilités d'expansion illimitées», a-t-il poursuivi.

L'évaluation environnementale du projet a été renvoyée à un comité de révision de trois membres constitué en 2016 par la ministre fédérale de l'Environnement. Cliff Stewart, VP, Infrastructure au Port de Vancouver, a mentionné à l'AGA en mai que les données scientifiques sur la question «ne concordent pas avec la position d'Environnement Canada, il sera intéressant pour le comité de révision de creuser la question pendant quelques mois, un an peut-être, pour déterminer quelle sera la suite des choses à Roberts Bank.»

La porte-parole du comité de révision indépendant, Lucille Jamault, a indiqué que lorsque le comité aura reçu des réponses à toutes ses demandes, il invitera la population à lui faire part de ses observations avant d'organiser des audiences publiques. M^{me} Jamault ne peut toutefois pas encore préciser la date des audiences publiques. **M**

to support the proponents finding that the Project will not adversely impact intertidal biofilm and consequently migratory birds in general, and the Western Sandpiper in particular.”

The strongly worded statement went on to note “impacts to biofilm could potentially implicate the long-term viability of Western Sandpipers as a species.”

Roger Emsley, a member of B.C. Nature, heads a local citizens group called Against Port Expansion. He told *Maritime Magazine* that “Roberts Bank is recognized globally as a very important eco-system by the western hemisphere shorebird network and the Canadian Wildlife Service International.”

Following the ECCC response, he said, “I’m starting to be a little more optimistic that the decision is going to come back as a “no” based on the very strong science that Environment Canada is putting out.”

Mr. Hemsley, a transportation consultant, also challenged the port’s business case for the Roberts Bank development. “It isn’t just the environmental side that we’ve investigated,” he said, citing a 2008 recommendation by the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative that Prince Rupert should develop its container capacity ahead of Vancouver. “Prince Rupert has unlimited expansion potential,” he said.

The project’s environmental assessment was turned over to a three-member independent review panel established by the federal Minister of Environment in 2016. Cliff Stewart, Vice President of Infrastructure for the Port of Vancouver told its May AGM that the science of the matter “frankly does not agree with what Environment Canada has to say – it will be interesting for the panel over the next few months, perhaps a year, to get to the bottom of the truth about what is likely to happen out there at Roberts Bank.”

Lucille Jamault, spokesperson for the independent panel, said once the panel has received responses to all its requests, it will then hold a public comment period before it proceeds to a public hearing. “At this time we cannot estimate when the hearing will take place,” she indicated. **M**



NAVTECH^{INC.}

NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105, Côte de la Montagne, bur. 701 tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
 Québec, QC G1K 4E4 fax. 418 694.2259
 Canada web. navtech.ca info@navtech.ca




Visit us on-line



Message from ACPA Chair

Donna Taylor – President and CEO of the Port of Oshawa

Message de la présidente du conseil de l'AAPC

Donna Taylor – PDG du Port d'Oshawa

Le Canada mérite bien sa réputation de pays commerçant, la valeur de ses échanges commerciaux représentant plus des deux tiers de son PIB. Cela n'est guère surprenant si l'on considère l'étendue des lignes côtières du Canada, la diversité de ses secteurs d'activité et son niveau de vie élevé. À la fois présidente du conseil d'administration de l'Association des administrations portuaires canadiennes et PDG du Port d'Oshawa faisant partie du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, je suis particulièrement à même d'observer les implications de cette dépendance commerciale pour le Canada. Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, surnommé Autoroute H2O, est une voie navigable profonde qui s'étend sur 3 700 km (2 340 milles) entre l'océan Atlantique et la tête des Grands Lacs, permettant aux navires du monde entier d'accéder au cœur de l'Amérique du Nord.

J'ai assumé la fonction de présidente à un moment particulièrement chargé et dynamique. Le conseil d'administration a été appelé à fournir au gouvernement des commentaires inestimables sur de grands enjeux tels que l'examen du système de pilotage, l'examen de la Voie maritime et la Loi sur l'évaluation d'impact, pour n'en citer que quelques-uns. Par ailleurs, nous présenterons l'année prochaine nos recommandations sur ce qui sera certainement l'initiative la plus importante durant mon mandat : l'examen de la modernisation des ports, annoncée par Transports Canada en mars 2018.

Le réseau portuaire canadien figure déjà parmi les plus modernes du monde. Pour optimiser leur efficacité, nombre de nos membres se sont dotés de technologies telles que l'intelligence artificielle et la reconnaissance optique de caractères. Nos ports sont experts en matière de logistique, d'informatique, de gestion de données et d'innovation. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de poursuivre notre partenariat avec le gouvernement fédéral en fournissant nos commentaires sur cette démarche prospective et sur les moyens qui lui permettront de favoriser l'évolution du réseau de transport canadien.

Canada certainly earns its reputation as a trading nation with its total trade is worth more than two-thirds of its GDP. These facts are not surprising given our vast shore lines, diverse industries and high standard of living. In my dual roles as the Chair of the board of the Association of Canadian Port Authorities and the CEO of the port of Oshawa in the Great Lakes St. Lawrence Seaway system, I am in a great position to witness what this dependence on trade means to Canada. The Great Lakes St. Lawrence Seaway System, branded HwyH2O, is a deep draft waterway extending 3,700 km (2,340 miles) from the Atlantic Ocean to the head of the Great Lakes, providing world-wide access to the heartland of North America.

It certainly has been a busy and exciting time to assume my role as Chair. Our Board has had to provide invaluable feedback to the government on key issues such as the Pilotage Review, the Seaway Review and the Impact Assessment Act...among others. And in the coming year, we will be providing our recommendations on what is sure to be our most important initiative during my term, the Ports Modernization Review announced by Transport Canada in March of this year.

Canada's port system is already one of the most modern in the world with many of our members using technologies such as artificial intelligence and optical character recognition to help increase efficiency. Our ports are experts in logistics, IT, data management and innovation. We welcome the opportunity to continue to partner with the federal government by providing input to explore how this forward-looking approach can help vault Canada's transportation system to the next level.



DR

Les ports sont aujourd'hui des acteurs mondiaux qui relient le Canada aux routes commerciales internationales et aux nouveaux marchés à une échelle jamais atteinte auparavant. L'époque où les ports n'étaient que de simples manutentionnaires de fret est depuis longtemps révolue. De nos jours, ils participent activement à la planification, au développement et à la mise en œuvre du programme commercial canadien, et nous nous réjouissons de collaborer avec le gouvernement dans la réalisation des objectifs commerciaux nationaux.

Nous ne pouvons toutefois y arriver seuls. Les ports comprennent que les collectivités jouent un rôle tout aussi important, et que l'essor et la prospérité d'un port ne peuvent exister qu'au sein d'une collectivité saine et prospère. Les ports font de bons voisins, ils s'assurent de prendre des décisions écologiquement durables et contribuent à la santé économique et sociale de leurs collectivités.

L'année à venir s'annonce pour le moins passionnante. Avec notre participation à l'examen de la modernisation des ports et de nombreuses autres initiatives importantes, l'année 2018-2019 sera sans aucun doute la plus stimulante que nous ayons jamais connue. Nous serons heureux de collaborer avec nos partenaires locaux et avec le gouvernement pour rendre l'impact de ces prochaines étapes dans l'avenir de la chaîne d'approvisionnement du Canada aussi significatif que possible.

Au plaisir de vous accueillir à la conférence AAPC 2018 qui se déroulera en septembre à Saint John, au Nouveau-Brunswick! 

Ports today are global citizens connecting Canada to international trade routes and emerging markets on a larger scale than ever before. Long gone are the days where ports were simple cargo handlers. Today, ports play an active role in the planning, expansion and execution of Canada's trade agenda and we look forward to working with the government to achieve our national trade objectives.

We cannot do it alone however. Ports understand that their local communities play an important role and that a healthy and prosperous port can only exist within a healthy and prosperous community. Ports make good neighbors by making sure that their decisions are environmentally sustainable and contribute to the economic and social wellbeing of their communities.

The upcoming year should be an exciting one to say the least. With the Ports Modernization Review to work on and many more important initiatives I have no doubt that 2018/19 will be our most challenging yet. We look forward to working with our partners in our communities and government to making these next steps into the future of Canada's supply chain as impactful as possible.

I look forward to seeing you at the ACPA 2018 conference in Saint John, New Brunswick in September! 



Canadian ports plot strategies in changing world

Les ports canadiens redéfinissent leurs stratégies dans un monde en pleine mutation

Leo Ryan

Quand les dirigeants des ports se réuniront à Saint John du 10 au 13 septembre pour la Conférence et assemblée générale annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), le thème choisi, *Bâtir pour l'avenir*, leur paraîtra bien euphémique au regard des défis qui les attendent dans une conjoncture commerciale internationale très différente de ce qu'elle était il y a un an à peine. À court terme tout au moins, les perspectives semblent terriblement déroutantes et imprévisibles.

Pourtant, les dirigeants des 18 ports membres de l'AAPC ont beaucoup de motifs de se réjouir au sortir d'une année 2017 marquée par une croissance générale sans précédent des cargaisons.

When port executives gather in Saint John for the Sept. 10-13 annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities, the event's theme of *Building for the Future* is arguably an understatement of the challenges ahead in a global trading environment vastly different from just a year ago. At least in the short term, the horizons look highly confusing and unpredictable.

Yet, the heads of the 18 ACPA-member ports have much cause for satisfaction on the heels of an unprecedented performance of widespread cargo growth in 2017.

Last year saw 14 of the 18 ACPA ports report increased volumes. Five of them – Prince Rupert, Toronto, Saguenay, Saint John and Quebec – posted double-digit



The Port of Toronto was among the Canadian ports posting double-digit cargo increases in an exceptional year in 2017.

Le Port de Toronto est l'un des ports canadiens qui ont connu une année 2017 exceptionnelle avec une croissance des cargaisons dans les deux chiffres.

increases. Canada's largest port, Vancouver, saw its total soar to a record 142 million tonnes. And Montreal vaulted to a new peak of 38 million tonnes.

Enter Donald Trump, the wildly protectionist President of the United States who has ignited trade wars with Canada, the European Union (EU), Mexico and China, the world's number two economic power. Barring new developments at the time of writing, the White House had not yet totally scrapped the negotiations for an amended North American Free Trade Agreement (NAFTA). But there was a real threat, with devastating consequences for the Canadian and U.S. economies, of punitive tariffs on auto imports.

Beginning on June 1, the Washington administration imposed import taxes of 25% on Canadian steel and 10% on Canadian aluminum – tariffs also applied to the EU. Canada reluctantly applied countermeasures on July 1.

Now U.S. industry buys half of its aluminum (an estimated 2.8 million tonnes) from Canadian primary producers Alcoa, Rio Tinto and Aluminerie Alouette (Sept-Îles).

While it is chiefly shipped by surface transportation, some aluminum manufactured in Canada is shipped by water. For instance, 11,000 tonnes of aluminum were carried by ship from the Port of Saguenay to the United States in 2017.

Hard to measure at this time is the impact of the tariffs on steel products from Europe delivered by shipping lines to U.S. Great Lakes ports via the St. Lawrence Seaway. The situation is also being closely monitored in Hamilton, home to Canada's leading Great Lakes port and to the major steel complex of Stelco and Arcelor-Dofasco.

East Coast ports eye more growth

On the east coast, the Port of Montreal is continuing its robust forward momentum of recent years, as reflected in the record 2017 total traffic of 38 million tonnes and container cargo of 15 million TEU.

"We are anticipating a record year on the container business for 2018," Tony Boemi, VP Growth and Development, told *Maritime Magazine*.

He indicated that the port's overall container trade was up by 7% in the first five months of this year ver-

L'an dernier, 14 des 18 ports de l'AAPC ont rapporté des augmentations de volume – et dans les deux chiffres pour cinq d'entre eux, à savoir Prince Rupert, Toronto, Saguenay, Saint John et Québec. Vancouver, le plus grand port du Canada, a manutentionné un total record de 142 millions de tonnes tandis que Montréal enregistrait un nouveau sommet de 38 millions de tonnes.

Mais l'arrivée de Donald Trump, le farouchement protectionniste président des États-Unis qui a déclenché des guerres commerciales avec le Canada, l'Union européenne (UE), le Mexique et la Chine, deuxième puissance économique mondiale, a changé la donne. Sauf nouveaux développements, la Maison-Blanche ne s'était pas encore totalement retirée des négociations pour modifier l'Accord de libre-échange nord-



APM

The Port of Montreal's strong growth in container traffic is continuing.

La forte croissance du trafic conteneurisé continue au port de Montréal.

américain (ALENA), au moment de rédiger ces lignes. Il y a cependant une menace réelle de tarifs punitifs sur les importations d'automobiles, ce qui aurait des conséquences dévastatrices pour les économies canadienne et américaine.

Le 1^{er} juin, l'administration Trump a imposé des taxes à l'importation de 25 % sur l'acier canadien et 10 % sur l'aluminium canadien – tarifs qui ont aussi touché l'UE. Le Canada s'est senti obligé d'appliquer des contre-mesures le 1^{er} juillet.

À l'heure actuelle, l'industrie américaine achète la moitié de son aluminium (2,8 millions de tonnes selon les estimations) des producteurs primaires canadiens Alcoa, Rio Tinto et Aluminerie Alouette (Sept-Îles). Même si l'aluminium est principalement expédié par transport de surface, une partie voyage par bateau. Par exemple, 11 000 t ont été transportées par bateau du Port de Saguenay jusqu'aux États-Unis en 2017.

Il est encore difficile de mesurer l'impact qu'auront les tarifs sur l'acier européen transporté par la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'aux ports étasuniens des Grands Lacs. La situation est aussi surveillée de près à Hamilton, où se trouvent le plus grand port canadien des Grands Lacs et le vaste complexe sidérurgique de Stelco et Arcelor Dofasco.

Les ports de la côte Est sont en mode croissance

Sur la côte Est, le Port de Montréal poursuit sur sa lancée des dernières années, comme en témoignent son tonnage total record de 38 millions de tonnes et ses 15 millions d'EVP en 2017.

«Nous prévoyons une année record pour les conteneurs en 2018», a déclaré au *Maritime Magazine*, Tony Boemi, VP, Croissance et développement.

Celui-ci a indiqué que le trafic conteneurisé du Port était en hausse de 7 % dans les cinq premiers mois de l'année.

sur la même période l'an dernier. Total cargo was down slightly due to a dip in grain traffic and Vitter's elevator lockout since the end of January.

«Europe's strong performance so far this year is leading our growth on the container side," he said, pointing notably to significant import gains from Spain and Germany while Belgium and Italy were performing strongly on exports.

There has been a small decrease in Asian business (which represents about one quarter of Montreal's total container trade) due mainly to a drop in exports of agricultural products and waste paper.

Montreal 'business model'

Turning to other developments, Mr. Boemi hailed the virtual vote of confidence in the "Montreal business model" exemplified by the recent decision of Maersk, the world's biggest container operator, to launch effective early July a new service linking Montreal and Halifax to the Mediterranean and the Far East via transshipment hubs.

On the infrastructure front, a four-pronged \$120 million project got underway last year. Chief objectives are to optimize the intermodal network, expand the shortsea shipping vocation, develop bulk terminals, and upgrade wharf fenders and pier rehabilitation.

Port officials created a pilot program of extended gate hours after the port began suffering truck congestion and longer wait times in recent months. The terminal operators agreed at a June 6 meeting to pro-

TIMELESS VALUE IN CHANGING TIMES UNE VALEUR INTEMPORELLE



MARINE PILOTS

With a safety record second to none, Canada's pilotage system is one of the most dependable in the world and contributes greatly to the efficiency of Canada's shipping industry.

**Contributing to safe
and efficient shipping**

LES PILOTES MARITIMES

Fort d'un bilan de sécurité hors-pair, le système de pilotage maritime du Canada est l'un des plus performants au monde et compte pour beaucoup dans l'efficacité de l'industrie maritime.

**Partenaires pour un secteur
maritime sécuritaire et efficace**



L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION

www.apmc-cmpa.ca

Le fret total, en revanche, était légèrement en baisse à cause d'une diminution du trafic de céréales et du lockout qui paralyse le silo de Vitrera depuis la fin janvier.

«L'excellente performance en Europe jusqu'ici explique notre croissance du trafic conteneurisé», a précisé M. Boemi qui a pointé les gains substantiels pour les importations d'Espagne et d'Allemagne et les exportations vigoureuses en Belgique et en Italie.

Les tonnages asiatiques (qui représentent environ le quart du trafic conteneurisé total de Montréal) ont un peu diminué, surtout à cause d'une baisse des exportations de produits agricoles et de vieux papier.

Le «modèle d'affaires» de Montréal

Dans un autre ordre d'idées, M. Boemi s'est félicité du vote de confiance virtuel dans le «modèle d'affaires de Montréal» que démontre la récente décision de Maersk, premier armement conteneurisé mondial, d'inaugurer début juillet un nouveau service reliant Montréal et Halifax à la région méditerranéenne et à l'Extrême-Orient via des pôles de transbordement.

Côté infrastructures, un projet en quatre volets de 120 millions de dollars a été mis en chantier l'an dernier. Les principaux objectifs sont d'optimiser le réseau intermodal, de mettre l'accent sur la vocation de transport maritime sur courte distance, d'améliorer les terminaux de vrac, de mettre à niveau les défenses de quai et d'effectuer la réhabilitation d'une jetée.

Les dirigeants ont mis sur pied un projet pilote pour prolonger les heures d'ouverture pour les camions afin de remédier aux problèmes de congestion et d'allongement des temps d'attente constatés depuis quelques mois. Les exploitants de terminaux ont accepté à une réunion du 6 juin de prolonger ce programme au moins jusqu'à la fin de l'été.

Dans le même ordre d'idées, la PDG de l'Administration portuaire de Montréal, Sylvie Vachon, s'est réjouie de l'appui financier de 45,8 millions accordé par le Fonds national des corridors commerciaux pour investir dans des améliorations routières qui vont améliorer la fluidité de la circulation.

Le Port de Montréal va aussi de l'avant avec son projet de construction à Contrecoeur d'un terminal de conteneurs qui accroîtrait la capacité de 1,15 million d'EVP après son inaugu-

long this program until at least the end of the summer.

And in a related development, Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, welcomed the financial support of \$45.8 million received from the federal National Trade Corridors Fund to invest in road improvements that would improve traffic fluidity.

The Port of Montreal is also moving ahead on its plan to build a container terminal at Contrecoeur which would add 1.15 million TEU in capacity when operational in principle by 2023. For the moment, the regulatory environmental process still remains to be completed.

Last year marked a stellar period for the Port of Quebec, with cargo handled rising by nearly 11% to 27.5 million tonnes. A major factor was the surge in iron ore traffic to a record 8.2 million tonnes. In fact, total traffic increased by more than 28% over the past two years.

On the cruise front, several records were shattered as Québec welcomed 201,000 passengers and crew which in 2017 came aboard the vessels of 25 different cruise operators. This momentum was continuing in 2018 for one of the world's most popular international tourist destinations.

Also this year, the port is pursuing its environmental assessment efforts related to the major project announced last December by Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority, for the proposed construction of a container terminal within the context of the Beauport 2020 expansion plan. Mr. Girard feels that with a water depth of 15 metres at high tide the Port of Québec is well positioned to capitalize on the changing landscape of global shipping, including ever bigger containerships.

In May, the port received \$15.5 million in financial support from the federal National Trade Corridors Fund to upgrade infrastructure in three sectors: Anse au Foulon, Estuaire and Beauport.

The Port of Valleyfield's new large laydown area will enhance cargo opportunities.

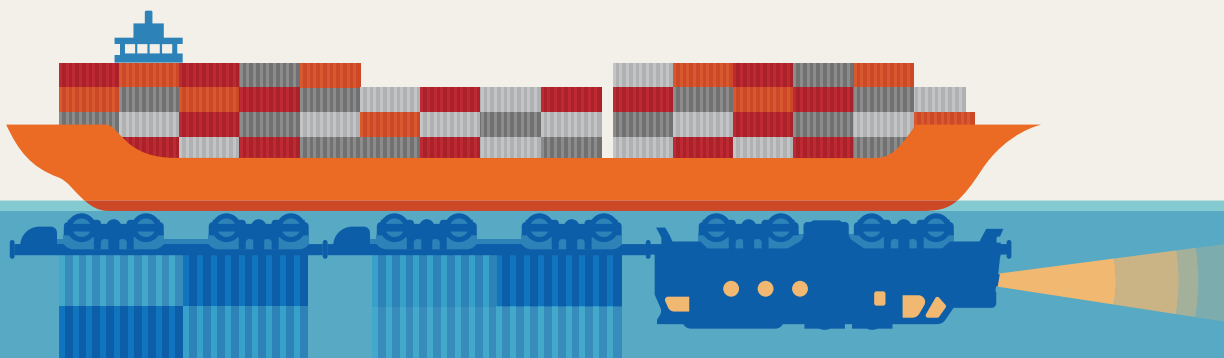
La vaste aire de dépôt dont vient de se doter le Port de Valleyfield va augmenter les possibilités du côté des cargaisons.





FLIP FROM SHIP TO RAIL

Thanks to our on-dock rail system, the average dwell time for all Midwest cargo is less than 48 hours. That's plenty of time to enjoy all the advantages of the Montreal Model.



Our high-efficiency intermodal platform and strategic inland location mean you'll enjoy the fastest direct transits to and from key Midwest markets. You could call us the quickest way to beat the competition.

IN LESS THAN 48 HOURS



tradingwiththeworld.com/en/midwest



Administration portuaire de Sept-Îles

A new era was launched for the Port of Sept-Îles with the arrival of the first large bulk carrier at the recently-completed multi-user dock.

L'arrivée d'un premier grand vraquier au tout nouveau quai multiusager marque le début d'une nouvelle ère pour le Port de Sept-Îles.

ration qui est prévue en principe pour 2023. Le projet chemine actuellement dans le processus réglementaire d'approbation environnementale.

L'année dernière a été une période faste pour le Port de Québec, où le tonnage manutentionné a augmenté de presque 11 % pour atteindre 27,5 millions de tonnes. Un facteur important a été le tonnage de minerai de fer qui a bondi jusqu'à un sommet de 8,2 millions de tonnes. Le trafic total a effectivement augmenté de plus de 28 % depuis deux ans.

Côté croisières, plusieurs records ont été pulvérisés à Québec: 201 000 passagers et membres d'équipage sont arrivés en 2017 à bord des navires de 25 croisiéristes différents. L'année 2018 devrait être tout aussi bonne pour l'une des destinations touristiques internationales les plus populaires.

Cette année aussi, le Port poursuit ses efforts pour obtenir le visa environnemental du grand projet annoncé en décembre dernier par le PDG de l'Administration portuaire de Québec, Mario Girard, à savoir la construction d'un terminal de conteneurs dans le cadre du plan d'expansion Beauport 2020. M. Girard estime que la profondeur de 15 m qu'offre le Port de Québec à marée haute lui permettrait de profiter de l'évolution récente du transport maritime mondial où les porte-conteneurs sont de plus en plus gros.

En mai, le Port a reçu un appui financier de 15,5 millions du Fonds national des corridors commerciaux afin d'améliorer les infrastructures dans trois secteurs: l'anse au Foulon, l'Estuaire et Beauport.

Par ailleurs, dans le cadre de sa stratégie pour trouver de nouvelles occasions d'affaires en Europe, le Port a récemment signé avec les ports belges de Zeebruges et Bruxelles des

Meanwhile, as part of its strategy to seek opportunities in Europe, the port recently signed partnership agreements with both the Port of Zeebruges and the Port of Brussels in Belgium to jointly develop synergies and enlarge commercial ties.

"The Port of Valleyfield continued on its growth trajectory in 2017 with total cargo throughput of 780,000 tonnes," reported port General Manager Jean-Philippe Paquin. "General cargo was on the rise, driven by traffic for Arctic communities and projects, as well as dry bulk."

"The trend should continue in 2018," Mr. Paquin said, "with general cargo projected to increase, while dry bulk and liquid bulk traffic should be stable or slightly growing. Port expansion projects are progressing, with the finishing touches on the new 340,000 sq. feet laydown area, including a new 40,000 sq. feet storage dome, and plans being finalized to double truck gate and truck weighing capacity."

New era for Sept-Îles

At the port of Sept-Îles, a new era was launched earlier this year with the arrival in March of the first large bulk carrier at the newly-built multi-user dock. The MV Magnus Oldendorff loaded 190,000 tonnes of iron ore from the Bloom Lake mine of Québec Iron Ore Inc. for delivery to China's Port of Qingdao. It is the only facility in North America able to accommodate Chinamax bulk carriers with capacities up to 400,000 tonnes.

DELIVERING A HIGHER STANDARD AU-DELÀ DES ATTENTES



Port de Trois-Rivières, QC



FEDNAV

JAMAIS DEUX SANS TROIS
THREE'S COMPANY



www.fednav.com



Port de Trois-Rivières

The inauguration last spring at Trois-Rivières of a breakbulk terminal operated by Logistec was well attended by government and industry officials.

Plusieurs représentants des gouvernements et de l'industrie étaient présents à Trois-Rivières le printemps dernier pour l'inauguration d'un terminal de divers exploité par Logistec.

ententes de partenariat pour le développement de synergies et le resserrement des liens commerciaux.

«Le Port de Valleyfield a maintenu sa courbe de croissance en 2017 avec un total de 780 000 t de marchandises manutentionnées; les marchandises générales ont augmenté grâce à la desserte des collectivités arctiques, de même que les cargaisons spéciales et le vrac sec», a rapporté le directeur général Jean-Philippe Paquin.

« La tendance devrait persister en 2018, a indiqué M. Paquin. Les tonnages de marchandises générales devraient augmenter et les volumes de vrac sec et de vrac liquide, rester stables ou augmenter légèrement. Les travaux d'expansion progressent et on inaugurera sous peu la nouvelle aire de dépôt de 340 000 pi² avec son nouveau dôme d'entreposage de 40 000 pi². On finalise aussi des plans pour doubler la capacité d'accueil et de pesage des camions.»

Le début d'une nouvelle ère pour Sept-Îles

Au Port de Sept-Îles, l'arrivée en mars dernier d'un premier grand vraquier au nouveau quai multiusager marquait le début d'une nouvelle ère. Le **Magnus Oldendorff** a chargé 190 000 t de minerai de fer de la mine du lac Bloom de Minerai de fer Québec inc à destination du port chinois de Qingdao. Il s'agit du seul terminal nord-américain capable d'accueillir des vraciers Chinamax de 400 000 t.

Le PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles, Pierre C. Gagnon, a profité de l'occasion pour souligner les avantages pour les clients de l'inauguration du nouveau convoyeur de la Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire.

Un autre fait saillant a été l'annonce en avril que la New Millennium Iron Corp. avait signé avec l'Administration por-

On the same occasion, Pierre C. Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority, underlined the benefits for customers of the launching of the new conveyor for of the Société ferroviaire et portuaire de Pointe Noire.

Another highlight was the April announcement that New Millennium Iron Corp. has concluded binding agreements with the port authority and Tacora Resources under which a portion of the company's multi-user wharf capacity will be sold to Tacora in conjunction with Tacora's planned re-start of the Scully Mine near Wabush.

Last year, the port posted a 6% increase in cargo volume to 24.2 million tonnes, thanks chiefly to iron ore shipments from IOC Rio Tinto and Tata Steel Minerals Canada.

Mid-way between Montreal and Quebec City on the St. Lawrence River, the Port of Trois-Rivières formally inaugurated this past spring a breakbulk terminal operated by Logistec Corporation that entailed investments exceeding \$27 million. Among government officials attending the ceremony were federal Transport Minister Marc Garneau, federal International Trade Minister Francois-Philippe Champagne, and Jean D'Amour, Québec Minister for Maritime Affairs. Ninety per cent of the port's total cargo is related to international trade.

"This terminal will allow us to improve the competitiveness of businesses in the region and shipping on the St. Lawrence," said Gaétan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority (TRPA).

tuaire et Tacora Resources des accords contraignants prévoyant la vente d'une partie de la capacité du quai multiusager de la compagnie à Tacora si le redémarrage prévu de la mine Scully près de Wabush par Tacora se concrétisait.

L'an dernier, le volume de fret y a augmenté de 6 % pour atteindre 24,2 millions de tonnes, grâce surtout aux expéditions de minerai de fer d'IOC Rio Tinto et Tata Steel Minerals Canada.

À mi-chemin entre Montréal et Québec sur le Saint-Laurent, le Port de Trois-Rivières a officiellement inauguré au printemps un terminal de divers exploité par Logistec Corporation et qui implique des investissements de plus de 27 millions de dollars. Les représentants gouvernementaux suivants étaient présents à la cérémonie: le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau, le ministre fédéral du Commerce international, François-Philippe Champagne, et le ministre québécois délégué aux Affaires maritimes, Jean D'Amour. Quatre-vingt-dix pour cent du fret total manutentionné dans le Port est relié au commerce international.

«Le terminal va nous permettre d'augmenter la compétitivité des entreprises de la région et du transport maritime sur le Saint-Laurent», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR), Gaétan Boivin.

Selon Rodney Corrigan, VP exécutif, Opérations, à Logistec, cette infrastructure de grande envergure va permettre à Logistec d'offrir de meilleurs services et d'être plus concurrentielle sur les marchés étrangers.

L'an dernier, le Port a reçu 168 navires, dont 12 paquebots de croisière, et a manutentionné 2,6 millions de tonnes de fret.

Rodney Corrigan, Executive VP of Operations of Logistec, said the large-scale infrastructure "will enable Logistec to provide superior services and thus better contribute to their competitiveness in foreign markets."

Last year saw the port accommodate 168 vessels, including 12 cruise ships and handled 2.6 million tonnes of cargo.

The Government of Canada's contribution to the breakbulk terminal totalled \$ 7.8 million, the Government of Quebec contributed \$6 million, while the TRPA invested \$10 million along with investments of \$ 3.5 million from port users.

Highlights of 2017 included the inauguration of new Terminal 13, an agreement for its operation with the Somavrac Group, the construction of new Dock 9, and the stevedoring agreement with Logistec. Also noteworthy was the conclusion of a nine year collective agreement between the Maritime Employers Association and longshore union.

At the Port of Saguenay, cargo trends are on the rise and major industrial involving BlackRock Metals, Arianne Phosphate and LNG Quebec are moving forward. The Saguenay Port Authority is awaiting the decision of the Canadian Environmental Assessment Agency concerning a proposed new marine terminal on the north shore of the Saguenay River that would ship Arianne Phosphate mine concentrate.



**13 WEEKLY
GLOBAL SERVICES**

**Port of
Halifax**

**ULTRA VESSEL
SIZE +10,000 TEUs**

**AVERAGE DWELL TIME
OF < 48 HOURS**

**WE'VE GOT
YOUR NUMBER.**

The Port of Halifax is the data driven port you've been waiting for.
Let us help you improve customer satisfaction, reduce inventory level, and increase cash flow.

PortofHalifax.ca

Le gouvernement du Canada a fourni 7,8 millions pour la construction du terminal, le gouvernement du Québec, 6 millions, l'APTR, 10 millions, et les usagers du Port, 3,5 millions.

Les faits saillants de 2017 ont été l'inauguration du nouveau terminal 13 et l'entente avec le Groupe Somavrac qui va l'exploiter, de même que la construction d'un nouveau quai 9 dont l'exploitation est confiée à Logistec. Il faut aussi souligner la signature d'une convention collective de neuf ans par l'Association des employeurs maritimes avec le syndicat des débardeurs.

Au Port de Saguenay, le trafic marchandises est en hausse et les entreprises industrielles majeures comme BlackRock Metals, Arianne Phosphate et GNL Québec vont de l'avant. L'Administration portuaire de Saguenay attend la décision de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale concernant un projet de construction sur la rive nord du Saguenay d'un nouveau terminal maritime d'où serait expédié le concentré de la mine d'Arianne Phosphate.

L'an dernier, le volume manutentionné au terminal de Grande-Anse a augmenté de presque 10 %, à 326 000 t. Le vrac solide a poursuivi sa croissance. Constitué principalement de sel de déglacage, de fluorine venant d'Asie, de charbon et de kaolin, il représentait les deux tiers de ce total. Les importations de bitume liquide (de Belgique) pour la production régionale d'aluminium (Rio Tinto) sont restées stables à près de 56 000 t.

Reprise en vue à Halifax

Après une période de marasme prolongé, le Port en eau profonde de Halifax renaît grâce aux navires de 10 000 EVP qui font maintenant régulièrement escale sur la côte est de l'Amérique du Nord ainsi qu'à l'arrivée de nouveaux services. L'an dernier, le fret conteneurisé a bondi de 16 % jusqu'à un niveau record de 560 000 EVP. Le sommet précédent de 550 462 EVP avait été atteint en 2005.

Last year saw volume handled at the Grande Anse terminal facilities increase by nearly 10% to 326,000 tonnes. Solid bulk continued its growth, accounting for two-thirds of this tonnage and consisting mainly of de-icing salt, fluorspath from Asia, coal and kaolin. Imports of liquid pitch (from Belgium) for regional aluminum production (Rio Tinto) remained stable at nearly 56,000 tonnes.

Halifax on comeback trail

Following lengthy stagnation, the deep water Port of Halifax is on the comeback trail thanks to a resurgence sparked by 10,000 TEU ships now regularly calling on North America's east coast plus the arrival of new services. Last year, container cargo soared by 16% to a record 560,000 TEU. The previous summit was 550,462 TEU in 2005.

"Positive momentum continues with 11 consecutive quarters of containerized cargo growth," said port spokesman Lane Ferguson.

In Q1 2018, box volume at Halifax stood at 134,3676 TEU – up nearly 3% from a year earlier, while total cargo was up 5.6% at 1.2 million tonnes.

Kim Holtermand, CEO of Halterm, says the South End facility, which has no air draft or other impediments, could accommodate vessels in the 14,000-TEU plus category. The port's long term master plan under preparation is expected to recommend an extension of the Halterm berth to handle two mega containerships simultaneously.

Saint John cargo climbs

At the third-largest port in Canada by tonnage, Saint John year-over-year total cargo volume climbed by over 4 million metric tonnes in 2017.



Total cargo handled by the Port of Saint John in 2017 increased by 15%.

Le fret total manutentionné au port de Saint John en 2017 a augmenté de 15 %.

Saint John Port Authority

LA **FORCE** DU PARTENARIAT



STRONG TOGETHER



PORT
SEPT-ÎLES

portsi.com



Canada

«Cette lancée se poursuit grâce à 11 trimestres consécutifs de croissance du fret conteneurisé», a rapporté le porte-parole du Port, Lane Farguson.

Au premier trimestre de 2018, le volume conteneurisé a atteint 134 367 EVP, près de 3 % de plus que l'année précédente, tandis que le fret total augmentait de 5,6 %, à 1,2 million de tonnes.

Selon le DG d'Halterm, Kim Holtermann, South End, qui n'est pas handicapé par des limitations de tirant d'air ou d'autres obstacles, pourrait recevoir des navires de 14 000 EVP et plus. Le plan directeur à long terme du Port qui est en préparation devrait recommander un prolongement du poste d'accostage d'Halterm pour pouvoir accueillir deux méga-porte-conteneurs simultanément.

Le fret en hausse à Saint John

À Saint John, troisième plus grand port du Canada pour le tonnage, le fret total manutentionné a augmenté de plus de quatre millions de tonnes métriques en 2017. Ce total – largement dominé par le vrac liquide – a atteint 30 458 422 t, 15 % de mieux qu'en 2016.

Toutes les catégories de fret, à l'exception prévue des conteneurs, ont enregistré des gains significatifs en 2017. De plus, la diminution du volume conteneurisé a été partiellement compensée par l'inauguration d'un nouveau service hebdomadaire de transport conteneurisé de CMA-CGM en 2017. Ce second service de transport international se joignait à celui de MSC, qui a des escales hebdomadaires à Port Saint John depuis 2012.

«Notre augmentation considérable de tonnage en 2017 est attribuable au succès de nos partenaires dans les secteurs du vrac sec, du vrac liquide et des marchandises diverses ainsi qu'à notre première année d'exploitation avec DP World au terminal polyvalent du côté ouest», a déclaré le PDG de Port Saint John Jim Quinn. «Le partenariat avec DP World permet de miser sur l'influence et les ramifications internationales de la compagnie ainsi que sur la modernisation de notre terminal pour réaliser notre objectif commun de crois-

Overall cargo – dominated largely by liquid bulk – handled for the year 2017 was 30,458,422 tonnes, a 15% increase over 2016.

All cargo sectors, aside from the anticipated exception of containers, experienced significant gains in 2017. Additionally, the loss experienced in containerized cargo was lessened due the introduction of a new weekly container service by CMA CGM in 2017. This second global container service joined MSC who have been calling Port Saint John on a weekly basis since 2012.

“Our significant increase in tonnage for 2017 is attributable to the success of our stakeholders in the bulk sectors (dry, liquid and breakbulk) as well as our first year of operations with DP World at the multi-purpose cargo terminals on the West Side,” said Jim Quinn, President and CEO of Port Saint John. “The DP World partnership blends their global reach and influence together with our terminal modernization project to achieve the common objective of continued growth and a bright future for the Port and its supporting port service community.”

Great Lakes /Seaway ports

Following an excellent year in 2017, the Port of Hamilton got off to a brisk start in the early months of the 2018 season, declared Ian Hamilton, President and CEO.

“Now with three grain terminals running at full capacity, exports of Ontario grain were lined up and ready to go from day one,” he said, pointing out that more than half a million metric tons of Ontario grain were exported overseas by mid-June. “With the continued growth in agri-food, we expect to have a great year in 2018.”

Last year saw Hamilton record its highest volume since 2014 at 9.9 MT. More stability at port-adjacent steel company Stelco sparked a rebound in coal ton-



PORT
TROIS-RIVIÈRES

**SUR TOUTES LES LÈVRES
ON EVERYBODY'S LIPS**

Découvrez pourquoi/Find out why at porttr.com/info

OCEAN
GO FULL FORCE



**GO FULL
FORCE**

WE ARE ONE OF THE MAJOR SUPPLIERS OF INTEGRATED MARINE SOLUTIONS IN CANADA AND A LEADER IN THE CANADIAN MARITIME INDUSTRY.

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry and meets various needs, including harbour towing, ship construction and repair, dredging, specialized marine equipment and marine transportation.

With close to 850 employees, we are a Quebec entrepreneurial jewel operating in 18 business locations in Quebec, Ontario, New Brunswick and Alberta, while intensifying our presence in the Caribbean.

OCEAN | WORLD-CLASS COMPANY AND A TRUSTED PARTNER FOR ITS CLIENTS

GROUPOCEAN.COM



HPA

The Port of Hamilton is anticipating another banner year in agri-trade in 2018.
 Le Port de Hamilton s'attend à une autre excellente année pour l'agrimmerce en 2018.

LOGISTEC

A Leading Terminal Operator

LOGISTEC plays an important role in the global supply chain. We help economies grow and communities thrive. It is an important job – one that requires resourceful, proud, and passionate people who work closely with our partners and customers across North America.

Visit www.logistec.com to learn more about us.

sance continue et de prospérité future pour le Port et ses services portuaires.»

Les ports des Grands Lacs et de la Voie maritime

Après une excellente année 2017, le Port de Hamilton a pris un bon départ dans les premiers mois de la saison 2018, selon le PDG Ian Hamilton.

«Nous avons maintenant trois terminaux céréaliers qui fonctionnent à plein rendement: les céréales de l'Ontario destinées à l'exportation étaient prêtes à partir dès le premier jour», a déclaré M. Hamilton avant de préciser que plus d'un demi-million de tonnes métriques de céréales ontariennes avaient déjà été exportées outre-mer à la mi-juin. «La croissance soutenue de l'agroalimentaire nous permet d'espérer une excellente année 2018.»

L'an dernier, Hamilton a manutentionné son volume le plus élevé depuis 2014, soit 9,9 tm. La stabilité accrue à l'usine sidérurgique Stelco voisine du Port a entraîné une reprise des tonnages de charbon (hausse de 21 % en 2017). Les volumes totaux ont été de 1,76 tm pour le charbon, 1,73 tm pour les céréales et 3,8 tm pour le minerai de fer.

«La combinaison de marchandises du Port continue de se rééquilibrer et les produits agricoles représentent maintenant 23 % du total, contre 12,5 en 2010, a indiqué M. Hamilton. Cette croissance de l'agroalimentaire a été rendue possible par un influx d'investissements privés dans le Port – à la hauteur de 200 millions de dollars ces dernières années.»

nages (up 21% in 2017 over 2016). Coal totaled 1.76 MT, grain 1.73MT and iron ore 3.8 MT.

“The port’s overall cargo mix continues to re-balance, with agricultural commodities now making up 23% of the total cargo compared with 12.5% in 2010,” Mr. Hamilton said. “This agri-food growth has been driven by an influx of private sector investment in the port – to the tune of \$200 million in recent years.”

In 2017, the Hamilton Port Authority reinvested about \$10 million in infrastructure improvements aimed at enhancing port efficiency and services to its tenants. The investments notably covered piers, rail sidings, roads and utilities. Into 2018, the port is undertaking the redevelopment of its Pier 12 dock wall.

For the Port of Thunder Bay on the tip of Lake Superior, the early months of the 2018 Seaway season featured a brisk opening on the heels of a full-year total of 8.8 million tonnes in 2017.

For example, commodity shipments of grain, coal and potash in May were consistent, with over 1.0 million tonnes of bulk cargo being loaded for outbound shipment.

Thunder Bay is the primary Seaway export port for Western Canadian bulk Commodities. Potash shipments have been well above average for the past year due to increased direct overseas exports, and



LOGISTEC

A Leading Terminal Operator

“Efficient, sustainable and well-connected ports need smart investments.”

MADELEINE PAQUIN, C.M.
PRESIDENT AND CEO, LOGISTEC

www.logistec.com



APT

Vessel discharges wood pellets at the Port of Thunder Bay on the tip of Lake Superior.

Un navire décharge des granules de bois au port de Thunder Bay à l'extrémité du lac Supérieur.

En 2017, l'Administration portuaire de Hamilton a réinvesti environ 10 millions de dollars pour améliorer les infrastructures afin d'augmenter l'efficacité et les services offerts aux locataires du Port. Ces investissements portaient notamment sur des embarcadères, des voies de garage, des routes et des services publics. En 2018, le Port entreprend la reconstruction de son quai 12.

Pour le Port de Thunder Bay à la pointe du lac Supérieur, les premiers mois de la saison 2018 de la Voie maritime ont été très animés après les 8,8 millions de tonnes manutentionnées en 2017.

Par exemple, les expéditions de grain, de charbon et de potasse ont été conséquentes en mai, plus d'un million de tonnes de vrac ont été chargées pour être expédiées vers l'extérieur.

Thunder Bay est le principal port d'exportation sur la Voie maritime pour les marchandises en vrac de l'Ouest canadien. L'an dernier, les cargaisons de potasse ont dépassé de loin la moyenne à cause de l'augmentation des exportations directes outre-mer, et cette tendance s'est maintenue en mai. Les volumes de céréales ont été accrus par les importantes cargaisons de blé qui augmentent d'année en année. De grandes quantités de soja ont également contribué à gonfler les totaux des céréales. Les volumes de soja ont régulièrement augmenté ces dernières années pour atteindre un sommet de 387 000 tm l'an dernier.

À l'aube d'une année qui s'annonce également très bonne pour les cargaisons spéciales, des navires ont commencé à décharger des éoliennes, des granules de bois, de l'acier de construction et même une carlingue de wagon au terminal de marchandises générales. D'autres cargaisons d'acier et d'éoliennes étaient attendues cet été, selon le PDG Tim Heney.

this trend has continued. Grain volumes have been bolstered by large shipments of wheat, which are up year-over-year in the port.

Large quantities of soybeans also contributed to the grain tally. Volumes of soybeans have increased steadily at the port in recent years and a record volume of 387,000 MT was set last year.

The port's project cargo activity remains in full swing. Commencing what is emerging as a banner year for project cargo, vessels discharged windmills, wood pellets, structural steel, and a railcar cabin at the port's general cargo facility. Further shipments of steel and windmills were on the horizon this summer, said Tim Heney, port President and CEO.

At Windsor, the third largest Canadian port on the Great Lakes, there's a new CEO at the helm. Steven Salmons, who formerly worked with the City of Windsor and was, until recently, heading community and development services for the Town of Lakeshore, took over in May from longtime chief executive David Cree.

In an interview with *Maritime Magazine*, he expressed strong optimism on the future of the port opposite Detroit as work will proceed soon on the Gordie Howe International Bridge. The owners of the existing Ambassador Bridge have also advanced plans to build a new span to meet the demands of the busiest border crossing between Canada and the United States.

Within 12 to 18 months, he sees total traffic attaining 6 million tonnes compared with the current 5.1 million tonnes. "We are anticipating some ex-



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

**La sécurité de la navigation
sur le SAINT-LAURENT et le SAGUENAY...**

**The safety of navigation
on the ST. LAWRENCE and the SAGUENAY...**

VISIONNEZ

**LA VIDÉO CORPORATIVE
de L'APL!**

WATCH

**THE LPA CORPORATE
VIDEO!**

©Louis Rhéaume

www.pilotagestlaurent.gc.ca



Video de l'APL



New Port of Windsor CEO Steven Salmons sees total cargo attaining 6 million tonnes within 18 months.

Le nouveau DG du Port de Windsor, Steven Salmons croit que le fret manutentionné atteindra les 6 millions de tonnes d'ici 18 mois.

Un nouveau PDG est à la barre à Windsor, troisième port canadien des Grands Lacs en importance. Steven Salmons, qui a déjà travaillé pour la Ville de Windsor et qui était jusqu'à tout récemment chef des Services de développement communautaire à la Ville de Lakeshore, a remplacé en mai le vétéran David Cree.

Au cours d'une interview accordée au *Maritime Magazine*, M. Salmons s'est dit optimiste pour l'avenir de ce port situé en face de Détroit à cause du début imminent de la construction du pont international Gordie-Howe. Les propriétaires de l'actuel pont Ambassador ont aussi dévoilé des plans pour ajouter une nouvelle voie afin de satisfaire à la forte demande à ce passage transfrontalier très achalandé entre le Canada et les États-Unis.

D'ici 12 à 18 mois, le trafic total atteindrait selon lui les six millions de tonnes contre 5,1 millions à l'heure actuelle. «Nous prévoyons des augmentations pour les granulats, l'acier et les fournitures de construction après le début des travaux du pont Howe.»

Pour M. Salmons, Windsor va faire partie d'un grand pôle multimodal desservant l'ensemble du marché nord-américain.

La meilleure année depuis 10 ans à Toronto

De son côté, le Port de Toronto a connu sa meilleure année en plus de 10 ans. On y a manutentionné 2 172 750 t de fret et les perspectives sont excellentes pour 2018.

En 2017, 201 navires ont visité le Port de Toronto pour livrer du sucre, du sel de voirie, du ciment et des granulats en plein cœur de la ville. Le tonnage global a augmenté de plus de 16 % en 2017, alors que les importations de ciment connaissent une autre bonne année et dépassaient les 679 000 t.

Les tonnages de pierre, de granulats et de sable ont continué d'augmenter pour totaliser 176 105 t à la fin de l'année. Les importations de sel de leur côté ont augmenté de 50 % depuis 2016. Les importations de sucre ont aussi augmenté de 9 % : au-delà de 561 000 t de sucre non raffiné ont transité par le Port. Des cargaisons spéciales de 1 736 t – des composantes d'une usine de papier – sont arrivées d'Europe sur trois navires différents.

De plus, la popularité du Port de Toronto en tant que destination de croisières ne s'est pas démentie: 16 paquebots transportant plus de 5 600 passagers ont visité le terminal de

pansion in aggregates, steel and construction supplies with the start-up of the Howe Bridge construction.”

Mr. Salmons sees Windsor becoming part of a major multi-modal hub serving the entire North American market.

Toronto's best year in a decade

For its part, the Port of Toronto experienced the best year in more than a decade last year, moving 2,172,750 tonnes of cargo. And the outlook looks robust in 2018.

In 2017, 201 ships visited the Port of Toronto, bringing sugar, road salt, cement and aggregate directly into the heart of the city. Overall port tonnage was up more than 16 per cent in 2017, with cement cargo imports remaining strong for another year at more than 679,000 tonnes.

Stone, aggregate and sand cargo levels continued to increase ending the year at 176,105 tonnes, while salt imports increased by 50 per cent since 2016. Sugar imports were also strong with a nine per cent increase at more than 561,000 tonnes of raw sugar delivered via the port. Project cargo of 1,736 tonnes, which consisted of parts for a paper plant, was imported from Europe using three separate vessels.

In addition, the Port of Toronto's popularity as a cruise ship destination continued with 16 passenger cruise ships carrying more than 5,600 passengers visiting PortsToronto's Cruise Ship Terminal between May and October 2017. This represented a more than 120 per cent increase in cruise ship traffic since 2016.

“The goods delivered through Toronto's port have a significant impact on industry in the city, and increasingly the passengers arriving aboard passenger cruise ships are having a positive impact on our tourism industry,” said Geoffrey Wilson, Chief Executive Officer, PortsToronto. “The Port of Toronto continues to provide Canadian and international businesses with a convenient, sustainable and cost-effective way to bring goods, and people, into the heart of the city.”

According to Mr. Wilson, 2018 looks to be another strong year for the port with 21 passenger cruise ships expected, as well as a new cargo type over and above

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF NORTH
AMERICA



TRADING IN
OVER 50 GLOBAL
MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

**SIMPLE.
COMPETITIVE.
CONNECTED.**

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH20@SEAWAY.CA

@HWYH20

WWW.HWYH20.COM

croisières de PortsToronto de mai à octobre 2017. Il s'agissait d'une augmentation de plus de 120 % par rapport à 2016.

«Les marchandises transitant par le Port de Toronto ont un impact significatif sur l'industrie de la ville et l'augmentation du nombre de passagers des paquebots de croisière a un impact positif sur l'industrie touristique», a déclaré le PDG de PortsToronto, Geoffrey Wilson. «Le Port de Toronto continue d'offrir aux entreprises canadiennes et étrangères un moyen commode, durable et économique d'amener des marchandises et des personnes au cœur de la ville.»

Selon M. Wilson, 2018 s'annonce bien pour le Port, qui attend 21 paquebots de croisière ainsi qu'une nouvelle catégorie de marchandises en plus du sucre, du sel et des granulats, marchandises traditionnelles du Port.

Oshawa entame 2018 sur une bonne note

Le Port d'Oshawa a entamé 2018 sur une bonne note après une excellente année 2017, où les tonnages de fret ont augmenté de 9 % jusqu'à 408 567 t. L'acier a presque atteint les 200 000 t et le sel a plus que doublé à 92 000 t.

Le volume de ciment a été surtout significatif – environ 21 000 t contre zéro en 2016. Un facteur important a été l'ajout d'Oshawa au réseau de distribution de Ciment McInnis au Canada et aux États-Unis. L'entreprise a mis à niveau deux dômes sur le quai est pour établir un système de chargement du ciment destiné aux navires qui arrivent ainsi qu'un poste de chargement des camions. Le terminal est principalement desservi par NACC Québec, un navire affrété pour la distribution du ciment dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent ainsi que sur la côte Est.

Un autre fait saillant a été l'inauguration en 2015 d'un embranchement ferroviaire qui, pour citer la PDG du Port, Donna Taylor, a permis à Oshawa de s'imposer comme un «port en eaux profondes national qui est véritablement intermodal». L'embranchement comprend une section qui peut accueillir les cargaisons spéciales trop volumineuses pour être transportées par la route, ce qui pourrait permettre de conquérir un nouveau créneau. L'embranchement sert aussi pour la distribution des produits d'acier dans l'Ouest canadien.

Au Port de Johnstown, ça bouge

Le Port multimodal est ontarien de Johnstown, par où transitent 1,2 million de tonnes de marchandises, est situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent et dessert une région qui va de Port Hope jusqu'à Peterborough, Pembroke et à la région québécoise du Pontiac. Un fait saillant de 2017 fut un volume record de 575 000 t de sel (hausse de 26 %). Il y a eu aussi un nouveau type de marchandises, des poutres d'acier destinées à l'industrie de la construction.

Depuis cinq ans, le Port a bénéficié d'investissements de plus de 50 millions de dollars dans les infrastructures ou ailleurs.

«Le Port continue sa croissance et sa diversification», a fait observer le directeur général Robert Dalley à la troisième journée annuelle du Port en juin. «En mai, nous avons reçu des composantes destinées à un parc éolien voisin de Picton. Et nous attendons en juillet d'autres poutres d'acier pour des projets régionaux de construction.»

«Le Port va aménager six acres de terrain supplémentaire près de notre nouveau quai afin de disposer d'une aire de dépôt pour les marchandises diverses et les cargaisons

the sugar, salt and aggregates that traditionally comes through the port.

Oshawa enters 2018 on high note

The Port of Oshawa entered 2018 on a high note following a banner year in 2017, when cargo throughput rose by 9% to 408,567 tonnes. Steel climbed to nearly 200,000 tonnes and salt more than doubled to 92,000 tonnes,

Particularly significant was cement volume – some 21,000 tonnes versus zero in 2016. Big factor here was the addition of Oshawa by McInnis Cement to its distribution network in Canada and the United States. The latter retrofitted two existing domes on the east wharf to establish a cement loading system for arriving vessels and a truck loading station. The terminal is mainly served by NACC Quebec, a ship chartered for the distribution of cement throughout the Great Lakes/St. Lawrence corridor and the East Coast.

Another major development was the launching in 2015 of a rail spur that, in the words of port President and CEO Donna Taylor, has permitted Oshawa to emerge as “a national deepsea port that is now truly intermodal.” The rail spur includes a section that can accommodate project cargo that is too big to move by road, thereby creating opportunities for new niche business. At the same time, it is being used to distribute steel products to Western Canada.

Port of Johnstown on the move

Handling some 1.2 million tonnes of cargo, Eastern Ontario's multimodal Port of Johnstown is situated on the St. Lawrence Seaway and serves a region extending from Port Hope to Peterborough, Pembroke and the Pontiac region of Quebec. A highlight of 2017 was a record cargo volume of salt of 575,000 tonnes (increase of 26%). There was also new breakbulk cargo in the form of steel beams for the construction industry.

In the past five years, the port has benefited from infrastructure and other investments totaling over \$50 million.

“The port is continuing to grow and diversify,” General Manager Robert Dalley remarked on the occasion of the port's third annual Port Day in June. “In May, we received wind farm components for a project near Picton. More imported steel beams will arrive in July for regional construction projects.

“The port will be developing another six acres of land near our new dock for future lay down space for these kinds of breakbulk and project cargos arriving by ship. We are also receiving several inquiries on other dry bulk cargos such as imported salt and dry fertilizer.”

“There is no doubt that this port is getting more recognition and attention.” Mr. Dalley affirmed. He further noted that the port has boosted its grain storage capacity by almost 30 per cent, paving the way for new product such as non-GMO corn by Ingredion and also for improved soybean exports through the port.

West Coast robust trends

For the ports on the Pacific Coast, spring did not come soon enough. A particularly harsh winter through-



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 and Ramey's Bend (Niagara area, Canada)
- Year round service!

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



CONTACT

Amsterdam office:

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

Antwerp office:

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

Barcelona office:

✉ barcelona@spliethoff.com
☎ +34 93 220 3526

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
☎ +1 514 626 6039

Toronto office:

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



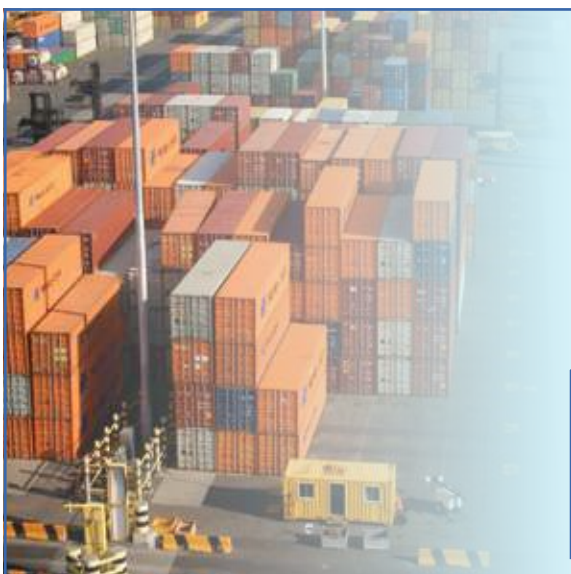
Port of Johnstown

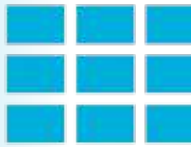
The Eastern Ontario Port of Johnstown is continuing to diversify and expand.
 Le Port de Johnstown dans l'est de l'Ontario poursuit son expansion et sa diversification.

spéciales qui arrivent par bateau. Nous recevons aussi plusieurs demandes concernant d'autres types de cargaison de vrac sec, par exemple des engrais secs et du sel importé.»

«Il est certain que ce port est de plus en plus connu et reconnu», affirme M. Dalley. Il a ajouté que celui-ci avait augmenté de près de 30 % sa capacité d'entreposage de céréales afin de pouvoir accueillir un nouveau produit d'In-

out Western Canada notably affected railway operations which in turn provoked serious congestion problems for shippers at the key gateways of Vancouver and Prince Rupert already coping with growth management challenges. (Measures subsequently taken to restore normal fluidity are reviewed in this issue's Pacific Gateway feature.)





MGT

SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTRÉAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP

305 Curatteau
Montréal, Québec
Canada H1L 6R6
514-257-3040
www.mtrtml.com

Partnership

Efficacité

Respect
Intégrité
Efficiency

Partenariat

Service

Integrity

gredion sans OGM et aussi pour augmenter les exportations de soja.

Tendances robustes sur la côte Ouest

Pour les ports de la côte du Pacifique, le printemps n'est pas arrivé assez vite. Un hiver particulièrement rude dans l'Ouest canadien a considérablement nui aux activités ferroviaires ce qui, par ricochet, a provoqué de sérieux problèmes de congestion pour les expéditeurs dans les ports clés de Vancouver et Prince Rupert, qui avaient déjà des difficultés à gérer la croissance. (Les mesures prises subsequmment pour restaurer la fluidité sont analysées dans la chronique «Échos du Pacifique» du présent numéro.)

Les cargaisons totales transitant par Vancouver – le plus grand port du Canada – ont atteint en 2017 un sommet de 142,1 millions de tonnes, 5 % de mieux qu'en 2016. Les secteurs qui ont connu une forte croissance sont les conteneurs et les céréales en vrac, qui ont établi de nouveaux records.

«Les tonnages records de marchandises et la croissance générale vigoureuse dans le Port reflètent la force de l'économie canadienne en 2017 de même que le fait que le Port de Vancouver peut accueillir la gamme de cargaisons la plus diversifiée de tous les ports nord-américains», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, Robin Silvester. Le trafic conteneurisé total a connu une croissance significative de 11 % pour atteindre un record de 3,3 millions d'EVP, les importations chargées augmentant de 11 %. Les volumes ont été gonflés par le décollage mondial de l'activité économique qui a poussé à la hausse les ventes

Overall 2017 cargo through Vancouver – Canada's largest port - reached a record high of 142.1 million tonnes, up five per cent from 2016. Sectors experiencing strong growth include containers and bulk grain, both of which hit new summits.

"The record year for cargo movement and healthy growth across the port reflects the strength of the Canadian economy in 2017, as well as the Port of Vancouver's ability to accommodate the most diversified range of cargo of any port in North America," said Robin Silvester, president and chief executive officer at the Vancouver Fraser Port Authority. Overall container traffic saw a significant increase of 11 per cent over 2016 to reach a record 3.3 million TEU, with loaded imports up by 11 per cent. Volumes were driven by a global upswing in economic activity, which bolstered Canadian export sales and overall strength in the transpacific container market.

The early months of 2018 saw Vancouver's container traffic continuing to advance. To end April, the box cargo was up 6.3% at just over one million containers.

In a development announced in late June, the federal government announced \$167 million in funding for three infrastructure projects that will improve the movement of goods to and from the Port of Vancouver. Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority, applauded "the significant investment in critical road and rail projects that will both support Canada's growing Trans-Pacific Trade and protect the livability of local communities."



*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 20 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**



VPFA

Aerial view of Port of Vancouver illustrates its prominent role covering many shipping and maritime industry sectors.

Cette vue aérienne du port de Vancouver illustre bien le rôle important que celui-ci tient dans de nombreux secteurs du transport et de l'industrie maritime.

canadiennes à l'exportation et solidifié le marché du transport conteneurisé transpacifique.

Le trafic conteneurisé à Vancouver a continué de progresser au début de 2018. À la fin d'avril, il était en hausse de 6,3 % à un peu plus d'un million de conteneurs.

À la fin de juin, le gouvernement fédéral a annoncé une subvention de 167 millions de dollars pour trois projets d'infrastructure qui vont améliorer la fluidité de la circulation des marchandises en provenance et à destination du Port de Vancouver. Le PDG de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Robin Silvester, s'est réjoui de «cet investissement important dans des améliorations ferroviaires et routières capitales qui vont permettre de répondre à l'augmentation du commerce transpacifique et faciliter la vie des collectivités locales».

Au Port de Prince Rupert, où le trafic conteneurisé a augmenté de 28 % au premier trimestre, Shaun Stevenson, VP, Commerce et Développement, a prédit que si la tendance persiste et que la confiance des clients n'est pas entamée, le Port est en voie de connaître une autre année record et devrait facilement dépasser le million d'EVP en 2018.

L'augmentation du trafic a certainement été stimulée par le nouveau service hebdomadaire annoncé en avril par Yang Ming et ses partenaires de THE Alliance, Hapag-Lloyd et Ocean Network Express.

En 2017, le tonnage total conteneurisé à Prince Rupert a bondi de 26 %, à 926 540 EVP. L'expansion du terminal Fairview l'automne dernier a augmenté la capacité de 850 000 EVP à 1,35 million.

L'Administration portuaire de Prince Rupert et DP World se sont entendus en juin sur les conditions de lan-

At the Port of Prince Rupert, with the first quarter container numbers showing a 28% increase, Shaun Stevenson, VP Trade and Development, predicted that "assuming a sustained trend and the continuing confidence of our customers, we are on track for another record year and should easily exceed one million TEU in 2018."

Certainly stimulating more traffic will be the new weekly service announced in April by Yang Ming and its partners in THE Alliance, Hapag-Lloyd, and Ocean Network Express.

In 2017, Prince Rupert's container throughput soared by 26% to 926,540 TEU. The expansion last fall of the Fairview Container Terminal increased its capacity from 850,000 TEU to 1.35 million TEU.

In the most recent related development, the Prince Rupert Port Authority and DP World agreed in June on the terms of launching the next phase of the terminal expansion. The Phase 2B expansion will increase annual capacity at the terminal to 1.8 million TEU when completed in 2022.

The largest port on Vancouver island, Nanaimo has experienced steady growth in recent years. Total cargo handled in 2017 of 5.57 million tonnes represented an increase of 3.3% over 2016. Since 2010, the port has added more than 3 million tonnes to its business volume amidst rising activity in such sectors as ocean containers, raw log ships, project cargo and shortsea shipping.

Further broadening its scope will be a multi-purpose breakbulk terminal slated for completion in early 2019. In this project, the Nanaimo Port Authority is partnering with Western Stevedoring and its affiliate, the Auto



Delivering More

Rand Logistics, Inc. is a leading provider of marine bulk freight shipping and logistics services throughout the Great Lakes region. Through our fleet of fourteen U.S. and Canadian flagged vessels and our team of dedicated professionals, we provide unique and comprehensive supply chain solutions to the marketplace. We take pride in our world class safety record, exemplary maritime and technical expertise, and the unmatched efficiency and flexibility of our operations. We are the only carrier that offers significant domestic port-to-port services in both Canada and the U.S. on the Great Lakes, and due to the versatile and diverse makeup of our fleet, the only carrier that can access every commercial port in the region. Contact us for more information about how Rand Logistics and our subsidiary companies can help you with your supply chain needs.



RAND
LOGISTICS, INC.

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

Grand River Navigation Company
1026 Hannah Avenue, Suite D
Traverse City, Michigan, USA 49686
Phone: 231-642-4622

Rand Logistics, Inc.
333 Washington Street, Suite 201, Jersey City, New Jersey 07302
www.randlogisticsinc.com



cement de la prochaine phase d'expansion du terminal. Quand elle sera achevée en 2022, la phase 2B de l'expansion aura porté la capacité annuelle du terminal à 1,8 million d'EVP.

Nanaimo, le plus grand Port de l'île de Vancouver, a connu une croissance constante ces dernières années. Les 5,57 millions de tonnes de fret total manutentionné en 2017 représentaient une augmentation de 3,3 % par rapport à 2016. Depuis 2010, le Port a ajouté plus de trois millions de tonnes à son volume d'affaires à la faveur d'une intensification de l'activité dans des secteurs comme les conteneurs océaniques, les grumes, des cargaisons spéciales et le transport maritime sur courte distance.

Le terminal de divers multiusages dont l'achèvement est prévu pour le début de 2019 va encore élargir le champ d'activité. Dans ce projet, l'Administration portuaire de Nanaimo est associée à Western Stevedoring et à sa filiale, la division automobile de SSA Marine, pour construire et exploiter un terminal qui servira initialement à l'importation et à l'assemblage d'automobiles européennes au Quai général de Nanaimo.

Projet de dock flottant à Port Alberni

Situé dans un bras de mer de 40 km du côté ouest de l'île de Vancouver, Port Alberni a manutentionné 1,34 million de tonnes de marchandises en 2017 comparativement à 1,64 million en 2016. Les exportations de grumes sont restées vigoureuses, mais les expéditions de bois d'œuvre ont baissé.

Division of SSA Marine, to build and operate a terminal whose initial focus will be on European automobile importing and processing at the Nanaimo Assembly Wharf.

Floating dry dock project at Port Alberni

Situated on a 40 km inlet on the west side of Vancouver Island, Port Alberni handled 1.34 million tonnes of cargo in 2017 versus 1.64 million tonnes in 2016, with exports of raw logs remaining substantial but lumber shipments showing a decline.

"In the exports of raw logs, we are holding our own as we showed an increase of 18% at the end of May compared with the same period last year, and this should hold throughout the rest of the year," said Mike Carter, Director of Operations of the Port Alberni Port Authority. The lumber market is strong, he added, but Western Forest Products appears to be assessing its transportation logistics.

"With respect to new developments, we are continuing to work with our private sector partner, Canadian Maritime Engineering (through its parent company, Russell Industries) with support from the City of Port Alberni to achieve the floating dry dock project in Port Alberni," said David McCormick, Business Development Director of Port Alberni. "This infrastructure project would work very well with the other local expansion plans by CME and would provide much needed capacity for marine vessel repair, maintenance and ship building on Canada's west coast. At full build-out and operation, the drydock is projected to create 200 regular high-skilled trades jobs."



Model of the port of Nanaimo's new automobile assembly wharf which in early 2019, will be ready to welcome European vehicles that will be arriving in British Columbia through the Panama Canal from Europe.

Maquette du nouveau quai d'assemblage du port de Nanaimo sur la côte intérieure de l'île de Vancouver qui sera prêt à accueillir, au début de l'année 2019, les véhicules européens qui arriveront d'Europe par le canal de Panama.

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



PAPA

Port Alberni, which handles large exports of raw logs, is working on new developments such as a floating dry dock.

Port Alberni, par où transitent d'importantes exportations de grumes, travaille à de nouvelles réalisations comme un dock flottant.

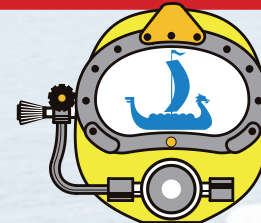
«Dans les exportations de grumes, nous faisons bonne figure, car nous enregistrons une augmentation de 18 % à la fin de mai par rapport à la même période en 2016 et cette situation favorable devrait se maintenir pendant tout le reste de l'année», a déclaré Mike Carter, directeur des Opérations à l'Administration portuaire de Port Alberni. Le marché du bois d'œuvre est excellent, a-t-il ajouté, mais Western Forest Products semble en train de réévaluer sa logistique de transport.

«En ce qui concerne les nouveautés, nous continuons de travailler avec notre partenaire du secteur privé, Canadian Maritime Engineering (par l'intermédiaire de sa compagnie mère, Russell Industries) et avec l'appui de la Ville de Port Alberni pour achever la construction d'un dock flottant à Port Alberni», a signalé David McCormick, directeur du Développement des affaires à Port Alberni. «Ce projet d'infrastructure cadrerait très bien avec les autres projets d'expansion locaux de CME et fournirait une capacité de réparation et d'entretien des navires ainsi que de construction navale sur la côte ouest du Canada. Une fois achevé et en service, le dock flottant devrait créer 200 emplois réguliers hautement spécialisés.»

En ce qui concerne l'ambitieux projet de distribution en étoile baptisé PATH (pôle de transbordement de Port Alberni), M. McCormick a déclaré: «Malheureusement, nous n'avons pas réussi à obtenir l'aide financière demandée au Fonds national des corridors commerciaux, mais nous sommes très encouragés par les commentaires que nous avons reçus du gouvernement et d'ailleurs. Plus récemment, nous avons signé un protocole d'entente avec un consortium de sociétés coréennes pour la réalisation d'une étude de faisabilité indépendante.» **M**

Regarding the ambitious hub-and-spoke project called PATH, Mr. McCormick said: "Unfortunately, we were not ultimately successful with our application under the National Trade Corridors Fund program, but we are very encouraged by the feedback we received from the government and other interests. Most recently, we signed an MOU with a consortium of Korean companies for them to conduct a thorough independent feasibility study." **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

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

Hamilton, Ontario, Canada

Phone: 905-529-1344 Toll free: 1-800-319-3556

Website: www.soderholmmarine.com

Email: lsoderholm@soderholmmarine.com

www.soderholmmarine.com



Port of Johnstown

Ontario, Canada



To Toronto
3.5 hours

To Ottawa
1 hour

To Montreal
2 hours

U.S.A.
10 minutes

New York City
6.5 hours

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228

www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com

 [@portofjohnstown.com](https://twitter.com/portofjohnstown)

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

Garneau launches roundtable discussions on port modernization

Le ministre Garneau lance une série de tables rondes sur la modernisation des ports

Leo Ryan

Le ministre fédéral des Transports Marc Garneau présidait récemment à Ottawa une première table ronde avec les dirigeants des ports canadiens afin de discuter du réseau portuaire et de voir ce que Transports Canada peut faire pour que notre pays soit en mesure d'innover et de livrer une concurrence efficace dans les années à venir.

«Les ports sont un élément essentiel du réseau de transport et des corridors commerciaux du Canada», a déclaré M. Garneau le 8 mai au cours d'une rencontre avec les dirigeants des 18 administrations portuaires canadiennes (APC) et la présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), Wendy Zatylny. Les 18 APC, y compris celles de Vancouver, Montréal, Prince Rupert et Halifax, manutentionnent plus de 60 % du fret maritime commercial.

«La collaboration avec les intervenants du secteur maritime et les Canadiens aidera à façonner l'avenir du réseau portuaire canadien afin qu'il continue d'appuyer une croissance durable et inclusive», a poursuivi M. Garneau.

Transports Canada est l'hôte d'une série de tables rondes et de réunions avec les peuples autochtones, les gouvernements provinciaux, les municipalités, les intervenants du secteur maritime canadien et international et les Canadiens. Les tables rondes sont une nouvelle étape de l'examen des administrations portuaires annoncé en mars.

Les conclusions de l'examen sont attendues en 2019. Selon Transports Canada, l'examen vise à optimiser le

Federal Transport Minister Marc Garneau recently chaired a first roundtable in Ottawa with Canadian port officials to discuss the port system and what Transport Canada can do to ensure this country is well positioned to innovate and compete for years to come.

“Ports are a critical part of Canada’s transportation network and trade corridors,” said Mr. Garneau on May 8 when meeting with top executives from the 18 Canada Port Authorities (CPAs) and Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA). The 18 CPAs, including Vancouver, Montreal, Prince Rupert and Halifax handle more than 60% of Canada’s commercial marine cargo.

“Collaboration with marine stakeholders and Canadians will help shape the future of Canada’s port system, so that it continues to support sustainable and inclusive growth,” Mr. Garneau said.

Transport Canada is hosting a series of roundtables and meetings with Indigenous peoples, provincial governments, municipalities, broader domestic and international marine stakeholders, and Canadians. The roundtables are the next step in a review of Canada Port Authorities that was announced in March.



Federal Transport Minister Marc Garneau.

Le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau.

Transports Canada

rôle que les ports jouent dans le réseau de transport à titre d'actifs stratégiques qui favorisent une croissance et un commerce inclusifs et durables. La privatisation des ports et des aéroports, autrefois considérée comme une option, n'est plus sérieusement envisagée à Transports Canada.

M^{me} Zatylny a déclaré au *Maritime Magazine*: «En plus de rechercher du financement et une meilleure marge de manœuvre financière, les APC ont des objectifs plus généraux, car elles doivent s'adapter à un environnement mondial en pleine mutation à cause notamment du Partenariat transpacifique (PTP) et de l'Accord de libre-échange avec l'Union européenne, sans oublier l'émergence de la gestion par chaîne de blocs et la place grandissante de l'intelligence artificielle.»

Même si plusieurs ports ont reçu récemment du soutien financier du Fonds national des corridors commerciaux, il faudrait encore des centaines de millions de dollars pour un certain nombre de projets d'infrastructure prévus ou en gestation.

«Le réseau portuaire actuel a bien servi le Canada en soutenant le développement économique régional et le commerce international, estime Transports Canada, mais bien des choses ont changé depuis la création des administrations portuaires canadiennes il y a vingt ans et ces changements devraient continuer et même s'accélérer.»

Les APC ont été créées en 1998 en tant qu'entreprises commerciales indépendantes du fédéral.

Transports Canada veut entendre ce que les Canadiens et les intervenants du secteur maritime ont à dire sur la façon dont les ports du Canada peuvent transformer en occasions favorables les défis actuels et futurs. Le public est invité à contribuer à l'examen. Pour plus amples informations, consulter le site Web <https://parlontransport.ca/examen-de-la-modernisation-des-ports>. 

Findings of the review are expected in 2019. The review will optimize the role of ports in the transportation system as strategic assets that support inclusive and sustainable growth and trade, Transport Canada stated. Once viewed as an option, privatization of both seaports and airports is reportedly no longer being seriously considered at Transport Canada.

In a comment to *Maritime Magazine*, Ms. Zatylny declared: "In addition to greater funding and financial flexibility, CPAs are looking in a broader sense as they adapt to a changing global environment that includes such developments as the Trans-Pacific Partnership (TPP), Canada's free trade agreement with the European Union, blockchain data management and artificial intelligence."

While several ports recently received financial support from the National Trade Corridors Fund, hundred of millions of dollars are still needed for a number of major infrastructure projects planned or on the drawing boards.

"The current port system has served Canada well in supporting regional economic development and international commerce," Transport Canada indicated. "However, a lot has changed since Canada Port Authorities were established 20 years ago. This change is expected to continue at an ever increasing pace."

The CPAs were created in 1998 to operate on commercial basis from the federal government.

Transport Canada wants to hear what Canadians and marine stakeholders have to say about how Canada's ports can turn current and future challenges into opportunities. The public is invited to provide input on the review. Information is available on the letstalktransportation.ca/ports-modernization-review website. 

Total 2017 cargo of ACPA ports Tonnage 2017 des ports de l'AAPC

Port	000's tonnes	milliers de tonnes	Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Port Metro Vancouver	142,100	142 100	Nanaimo	5,568	5 568
Montréal	38,000	38 000	Windsor	5,080	5 080
Saint John	30,458	30 458	Trois-Rivières	2,600	2 600
Québec	27,500	27 500	Toronto	2,172	2 172
Prince Rupert	24,266	24 266	Belledune	2,039	2 039
Sept-Îles	24,231	24 231	St. John's	1,702	1 702
Hamilton	9,860	9 860	Port Alberni	1,342	1 342
Halifax	8,902	8 902	Oshawa	408	408
Thunder Bay	8,819	8 819	Saguenay	326	326

Source: individual ports / chaque port. 

GreenTech 2018 underlines progress of maritime sustainability

GreenTech 2018 et le transport maritime durable

Julie Gedeon

L'Alliance verte a tenu à Vancouver (C.-B.) du 30 mai au 1^{er} juin sa onzième conférence annuelle, qui a rassemblé un nombre record de 250 délégués pour faire le point sur les progrès de la durabilité écologique du transport maritime.

Au début de mai, 254 membres prenaient part au programme de certification, 10 % de plus que l'an dernier, et 119 d'entre eux s'impliquaient activement dans l'évaluation vérifiée de leur performance environnementale annuelle. L'Alliance verte compte quatre fois plus de membres qu'à sa création en 2007.

«Nous avons eu plusieurs premières l'an dernier: une première compagnie à exploiter un navire de la Marine canadienne (Federal Fleet Services), un premier armateur local étasunien (Interlake Steamship Co.), un premier chantier naval américain (dans le cadre de la participation de Great Lakes Towing) et une première association de pilotage à passer de partenaire à participant, Puget Sound Pilots», a déclaré le directeur général de l'Alliance verte, David Bolduc.

Les participants ont conservé une moyenne globale de 3,1 sur l'échelle de 1 à 5 du programme, et cela, malgré de nouveaux critères plus exigeants et l'arrivée de nouveaux membres ayant une cote moyenne initiale de 2.

«La moitié de nos participants conserve maintenant une moyenne de 3 ou plus», a fait savoir M. Bolduc avant d'ajouter que la performance s'améliore nettement avec le temps.

The Annual Conference had a record attendance of more than 250 delegates reviewing the progress of maritime sustainability.

La conférence annuelle a rassemblé un nombre record de 250 délégués pour faire le point sur les progrès de la durabilité écologique du transport maritime.

Green Marine held its 11th annual conference in Vancouver, BC on May 30 to June 1 with a record attendance of more than 250 delegates reviewing the progress of maritime sustainability.

The certification program has increased its participation by 10% over the past year and had 284 members as of early May – 119 of them actively participating in the verified assessment of their annual environmental performance. Green Marine's membership has quadrupled since its establishment in 2007.

“We've had many firsts this past year, including the first company operating a Canadian navy ship (Federal Fleet Services), the first U.S. domestic shipowner (Interlake Steamship Co.), and the first American shipyard (as part of Great Lakes Towing's participation),” David Bolduc, Green Marine's executive director, stated. “And the Puget Sound Pilots became the first pilotage association to upgrade from partner to participant.”

The participants have maintained a 3.1 global average on the program's 1-to-5 scale despite new and



Mits Nagai



Mila Naga

This photo was taken during the ceremony at the Vancouver Aquarium of certificates handed over to member participants of Green Marine. From left to right: Marc Gagnon, Fednav, Director – Governmental affairs; Mira Hube, Algoma Central Corporation, Director – Environmental Services; David Bolduc, Green Marine, Executive Director; Rhiannah Carver, CSL International, Senior Manager of Environment; and Daniel Côté, Groupe Desgagnés, Environmental Consultant.

Cette photo a été prise lors de la cérémonie de remise des certificats aux membres participants de l'Alliance Verte, à l'Aquarium de Vancouver. De gauche à droite: Marc Gagnon, Fednav, directeur, Affaires gouvernementales; Mira Hube, Algoma Central Corporation, directrice/ Services environnementaux; David Bolduc, Alliance Verte, directeur général; Rhiannah Carver, CSL International, Directrice principale à l'environnement; et Daniel Côté, Groupe Desgagnés, conseiller en environnement.

Ainsi, le groupe initial de participants de 2008 a haussé sa moyenne à 3,6 en 2017, comparativement à 3,4 en 2016. «Si la moyenne d'ensemble était élevée, au-dessus de 4 par exemple, cela pourrait indiquer que le programme n'est pas assez exigeant.»

William Friedman, PDG de la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority et nouveau président du conseil d'administration de l'Alliance verte, s'est promis d'augmenter le nombre de membres étasuniens. Il a d'entrée de jeu lancé une invitation pour GreenTech 2019 à Cleveland.

«Jusqu'à récemment, l'industrie maritime avait un gros retard technologique», a aussi reconnu M. Friedman pendant un atelier sur l'avenir du transport maritime. «Et je peux affirmer, d'après l'expérience de Cleveland, qu'un retard est difficile à rattraper.»

Parmi les innovations dans l'horizon immédiat, M. Friedman a cité les navires autonomes, l'intelligence artificielle et les mécanismes d'approvisionnement faisant appel aux chaînes de blocs.

La présidente et chef de la direction de WWF-Canada, Megan Leslie, a insisté sur l'étroite collaboration de son organisation avec l'Alliance verte dont elle a invité les membres à saisir toutes les occasions de coopérer avec WWF-Canada.

more demanding criteria and new members averaging a 2.0 start.

“Half of our participants now have 3.0 or higher average,” Mr. Bolduc announced, adding that performance definitely improves over time. For example, the initial group of participants reporting in 2008 improved their overall standing to 3.6 for 2017 as compared to 3.4 a year earlier. “If the global average were high, above 4, for example, it might be an indication that the program isn't challenging enough.”

William Friedman, the president and CEO of the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority and incoming chair of Green Marine's board of directors, vowed to further strengthen the U.S. membership. He started by extending an invitation to GreenTech 2019 in Cleveland.

“The maritime industry has largely been laggards when it comes to technology until the past few years,” he also affirmed during a panel on shipping's future. “And I can tell you from Cleveland's experience, it's hard to play catch-up.”

Mr. Friedman mentioned autonomous vessels, artificial intelligence, and blockchain supply mechanisms as some of the developments on the near horizon.

Megan Leslie, WWF-Canada's president and CEO, emphasized her organization's strong partnership with

Des 900 espèces fauniques canadiennes que WWF-Canada a observées l'an dernier, la moitié étaient en déclin depuis l'année de référence 1970. «Et pire encore, leur déclin moyen était de 83 %.»

Selon M^{me} Leslie, les raisons de ce déclin tiennent toutes à l'influence humaine. Elle a cité l'exemple d'un brise-glace qui ouvre un chenal dans la glace et qui, ce faisant, nuit à la migration du caribou.

La directrice de la Politique sur l'eau propre à Transports Canada, Michelle Sanders, a insisté sur l'importance de ne pas se contenter de déplacer un problème, par exemple quand on relocalise un couloir de navigation pour protéger les mammifères marins des bruits sous-marins.

Nouvelles recherches et technologies

D'autres présentateurs ont décrit comment ils se servent des nouvelles recherches et technologies pour s'attaquer à toute une gamme de problèmes, notamment la réduction du bruit produit sous l'eau par les navires et par le battage de pieux. Plusieurs études de cas ont aussi été présentées concernant les avantages environnementaux et économiques de l'utilisation de matériel électrique et hybride.

Le PDG du Conseil mondial des océans, Paul Holthus, a décrit les efforts déployés pour mettre au point une plateforme de réponse globale en vue de réduire les risques associés aux salissures biologiques.

Simon Doran, directeur de HullWiper, a noté la réticence des ports à installer des dispositifs d'élimination des salissures biologiques tant qu'un nombre conséquent d'armateurs opte pour le brossage traditionnel des coques – initialement moins cher – au lieu des nouvelles technologies à distance qui éliminent aussi les salissures biologiques.

Christine Rigby, spécialiste de l'environnement et des émissions atmosphériques au Port de Vancouver, a parlé de la décision prise à Vancouver de créer un site web susceptible d'aider les ports à uniformiser la façon de récompenser les navires propres. «Il y a plusieurs ports qui souhaitent le faire, mais nous avons pris l'initiative de mettre la machine en route», a indiqué M^{me} Rigby. 

Green Marine. She also challenged Green Marine members to seek further opportunities to work with WWF-Canada.

Of the 900 Canadian wildlife species that WWF-Canada monitored last year, half were in decline since its 1970 base-year. "What's worse is that among those species in decline, the average decline was 83%."

The reasons all boil down to human impacts, she added. "When an icebreaker breaks up ice, it affects the caribou's migration," she noted as one example.

Michelle Sanders, the director of Clean Water Policy at Transport Canada, underlined the importance of ensuring that a problem isn't just being shifted elsewhere when, for example, a shipping lane is moved to avoid underwater noise to marine mammals.

New research and technologies

Other presenters outlined how they're using new research and technologies to deal with a range of issues that include minimizing underwater noise from ships and pile-driving. Several case studies were also presented on the environmental and economic advantages of using electrical and hybrid equipment.

Paul Holthus, president and CEO of the World Ocean Council, outlined the efforts to develop a global response platform to minimize the risks from bio-fouling.

Simon Doran, the director of HullWiper, noted the reluctance of ports to install biofouling disposal facilities so long as quite a number of vessel owners opted for initially less expensive conventional hull brushing over new remote technology that also captures the bio-fouling.

Christine Rigby, an environmental specialist - air emissions at the Port of Vancouver, outlined her port's initiative towards forming a website that would help ports to harmonize the way they reward cleaner ships. "There are a number of ports that are interested in doing this, but we've taken the initiative to get the ball rolling," Ms. Rigby said. 



LE BUREAU D'INFORMATION MARITIME (BIM) THE MARITIME INFORMATION BUREAU (MIB) LA RÉFÉRENCE. THE REFERENCE

- Vous avez une question sur l'industrie maritime?
- Vous aimeriez parler à un expert de l'industrie maritime?
- Vous cherchez de l'information concernant la sécurité, la navigation ou l'environnement?
- Vous désirez mieux comprendre le transport maritime sur le St-Laurent et le Saguenay?
- You have any questions about the marine sector?
- You wish to speak to a marine-sector expert?
- You look for specific information on safety and security, navigation or the environment?
- You want to find the answer to a question about the St. Lawrence and the Saguenay rivers?

JOURNAL

Desgagnés baptise le premier pétrolier-chimiquier de classe polaire à bicarburation

Le Groupe Desgagnés a récemment baptisé et lancé à Montréal le **Mia Desgagnés**, premier pétrolier-chimiquier de classe polaire à bicarburation au monde. «Desgagnés est très fier d'avoir réalisé, en quelques mois, cette autre première mondiale», a déclaré son président et chef de la direction, Louis-Marie Beaulieu, rappelant qu'en mai dernier, Desgagnés baptisait le **Damia Desgagnés**,

tout premier asphaltier-bitumier-chimiquier à bicarburation.

«Les exploits et les accomplissements ne s'arrêtent pas à ces premières mondiales», a précisé M. Beaulieu, car l'équipe Desgagnés a dû relever plusieurs défis de taille, notamment l'intégration aux opérations des nombreuses innovations et nouvelles technologies présentes sur ces navires, la mise au point d'un réseau de

Desgagnés christens world's first polar class, dual fuel product/chemical tanker

The Groupe Desgagnés recently christened and launched in Montreal the M/T **Mia Desgagnés**, the world's first polar-class dual-fuel oil/chemical tanker. «Desgagnés is very proud to have achieved another world first in only a few short months», declared its President and CEO, Louis-Marie Beaulieu, recalling that in May 2017

Desgagnés christened the M/T **Damia Desgagnés**, the very first dual-fuel asphalt-bitumen-chemical tanker.

«The challenges and achievements don't stop at these world firsts», said Mr. Beaulieu since the Desgagnés Team had to meet a number of major challenges, including integrating the many innovations and new technologies



Groupe Desgagnés

The next generation vessel was built at the Besikas shipyard in Turkey using an original concept and specifications developed by Desgagnés.

Ce navire de nouvelle génération a été construit au chantier maritime Besiktas en Turquie selon un concept original et des spécifications élaborées par Desgagnés.

distribution maritime de GNL presque inexistant jusqu'alors, la formation d'une main-d'œuvre qualifiée et certifiée, et la création de programmes de formation et de certification entièrement nouveaux.

Ce navire représente un investissement de plus de 50 millions de dollars, dont près de 9 millions seulement pour l'ajout d'une motorisation à bicarburation/GNL. «C'est un investissement majeur en lien avec notre engagement de réduire notre empreinte environnementale», d'ajouter M. Beaulieu, qui a tenu à remercier le gouvernement du Québec pour sa participation financière de 700 000 \$ dans le cadre de son programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF).

«C'est grâce à la collaboration et à la contribution exceptionnelles de différents partenaires d'affaires, dont Energir, l'Administration portuaire de Montréal et Transports Canada, que nous avons pu mener à terme ce projet novateur», a souligné M. Beaulieu.

La construction et la mise en service de navires tels que le **Mia Desgagnés** sont possibles grâce à l'implication de partenaires d'affaires majeurs et à l'obtention de contrats à long terme, a indiqué M. Beaulieu qui a tenu à souligner le rôle clé d'Énergie Valero «qui a contribué de façon tangible et très importante à la naissance et au développement de notre unité d'affaires de transport de vrac liquide ainsi qu'à la réalisation de projets d'envergure tels que celui-ci».

Le pétrolier-chimiquier a été baptisé **Mia Desgagnés** en présence de nombreux dignitaires et invités. Diminutif de Damia, ce prénom a été retenu parce qu'à l'origine, le **Mia** devait être un asphaltier-bitumier jumeau du **Damia Desgagnés** et parce que ce prénom signifie «goutte de

mer» en hébreu, ce qui rejoint l'essence même de Desgagnés. Choisis pour avoir longtemps travaillé chez Desgagnés et parce qu'elle incarne parfaitement ses valeurs, la marraine, Anne-Marie Cisotto Montgrain, a procédé au baptême du navire qui a été préalablement béni par l'officiant, l'abbé Aleksander Dudik, vicaire à la basilique-cathédrale Marie-Reine-du-Monde de Montréal.

Le **Mia Desgagnés** possède de plusieurs certifications en matière de développement durable, dont celles de «CLEANSHIPSUPER» et «GREENPASSPORT», mais ce qui le met dans une classe à part, c'est sa capacité d'être alimenté par trois types de carburants différents, y compris au gaz naturel liquéfié (GNL), qui possède des avantages environnementaux indéniables en permettant, entre autres, de réduire substantiellement les émissions de gaz à effet de serre. Avec un port en lourd de près de 15 000 tonnes et des citernes d'une capacité dépassant les 17 000 m³, le **Mia Desgagnés** est adapté au transport de produits pétroliers raffinés ou chimiques. De nouvelle génération et à la fine pointe de la technologie, il a été construit au chantier maritime Besiktas en Turquie selon un concept original et des spécifications élaborées par Desgagnés afin d'optimiser la sécurité, l'efficacité environnementale et l'efficacité opérationnelle. Sa double coque et sa certification Polar 7 sont garantes de son aptitude à naviguer dans les glaces, et son hélice à pas variable ainsi que ses propulseurs d'étrave et de poupe lui garantissent une manœuvrabilité exemplaire et un niveau de sécurité optimal. La puissance électrique de plus de trois mégawatts de ses génératrices lui permet, grâce à sa génératrice/moteur intégrée à l'arbre de propulsion, d'atteindre une vitesse de croisière de 7 nœuds sans utiliser le moteur principal. 

on these vessels into its operations, developing a maritime LNG distribution network, almost nonexistent up to that point, training a new class of qualified and certified sailors, and creating brand new training and certification programs. The vessel represents an investment of over \$50 million, including nearly \$9 million for the addition of dualfuel/LNG motorization. «This is a very significant investment in line with our commitment to reduce our environmental footprint,» added Mr. Beaulieu, who thanked the Quebec government for its financial contribution of \$700,000 under its program to improve transportation efficiency and reduce greenhouse gas emissions (PETMAF).

«It is thanks to the exceptional contribution and collaboration of various business partners, including Energir, the Montreal Port Authority, and Transport Canada, that allowed us to meet the challenges of this innovative project,» noted Mr. Beaulieu.

The construction and commissioning of vessels such as the **Mia Desgagnés** are made possible because of major business partners and long-term contracts, Mr. Beaulieu said, underlining the key role of Valero Energy, which “has contributed in a tangible and very important way to the birth and development of our liquid bulk transportation business unit as well as to the completion of large-scale projects such as this one.”

The product/chemical tanker was christened **Mia Desgagnés** in the presence of numerous dignitaries and guests this past April. **Mia** is a short form of **Damia**, and was chosen because originally the **Mia** was to be an asphalt-bitumen twin of the **Damia Desgagnés**, and

means «drop of seawater» in Hebrew, which expresses the very essence of Desgagnés. Anne-Marie Cisotto Montgrain was chosen as godmother to the **Mia Desgagnés** because she has worked for many years at the company and embodies its values. She christened the ship, which was previously blessed by Father Aleksander Dudik, Vicar at the Mary Queen of the World Cathedral in Montreal.

The **Mia Desgagnés** has several sustainable development certifications, including «CLEANSHIPSUPER» and «GREEN PASSPORT»; but what sets her apart is her ability to run on three different types of fuel, including liquefied natural gas (LNG), which has undeniable environmental advantages, one of them being substantially reducing greenhouse gas emissions.

With a deadweight capacity of nearly 15,000 tons and tanks with a capacity exceeding 17,000 m³, the **Mia Desgagnés** is suitable for transporting refined petroleum products or chemicals. This next-generation, state-of-the-art ship was built at the Besiktas shipyard in Turkey using an original concept and specifications developed by Desgagnés to optimize safety, environmental performance, and operational efficiency. The ship's double hull and Polar 7 certification guarantees her ability to navigate in ice. She's equipped with a variable pitch propeller as well as bow and stern thrusters providing exemplary maneuverability and an optimal level of safety. Her generators' power output of over 3 megawatts allows her, through her generator/motor integrated in the propulsion shaft, to reach a cruising speed of up to 7 knots without using the main engine. 

Reprise imminente du trafic de marchandises sur la Voie maritime

St. Lawrence Seaway poised for cargo rebound



Paul Boesley

The early part of the Seaway season was marked by robust grain shipments and a wide variety of dry bulk cargoes.

Le début de la saison de la Voie maritime a été marqué par des expéditions de grain robustes et une grande variété de cargaisons de vrac sec.

Des exportations de céréales robustes ont stimulé le transport maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent le printemps dernier après un début lent dû à des conditions de glace difficiles sur les Grands Lacs.

Selon la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), les expéditions canadiennes de céréales par la Voie maritime ont totalisé 1,9 million de tonnes métriques, 11 % de plus que dans la même période en 2017. Les cargaisons totales de grain ont augmenté de 8,5 %, à 2,2 millions de tonnes.

Ces exportations de céréales des Prairies et de l'Ontario et la forte demande régionale de matériaux de construction comme la pierre, le ciment et l'asphalte ont relancé le transport maritime en mai après un lent début en avril dû aux conditions de glace dans la rivière Ste-Marie et le lac Supérieur.

Le tonnage total de marchandises a atteint 7,9

millions de tonnes métriques entre le 29 mars et le 31 mai, presque 4 % de moins que pendant la même période en 2017.

«Grâce aux forts tonnages de mai, la Voie maritime a pu combler le retard dû à un début lent attribuable au froid et aux conditions de glace dans la région du lac Supérieur au début d'avril. Nous pensons que cet élan va persister grâce au transport des exportations canadiennes de grain et d'une grande variété de cargaisons de vrac sec, notamment des matériaux de construction», a déclaré le président et chef de la direction de la CGVMSL, Terrence Bowles. «La croissance économique devrait pousser à la hausse les volumes totaux de marchandises transitant par la Voie maritime qui pourraient atteindre les 40 millions de tonnes d'ici la fin de l'année.»

Les expéditions cumulatives de minerai de fer étaient en baisse de 25 %, à cause

Robust grain exports boosted St. Lawrence Seaway shipping this past spring after a slow start due to difficult ice conditions in the Great Lakes.

According to The St. Lawrence Seaway Management Corporation, Canadian grain shipments via the St. Lawrence Seaway totaled 1.9 million metric tons, up 11 per cent compared to the same period last year. Total grain shipments were up 8.5 per cent at 2.2 million tons.

These Prairie and Ontario grain exports along with strong regional demand for construction materials like stone, cement and asphalt helped shipping flourish in May after ice conditions in the St. Mary's River and Lake Superior slowed vessel deliveries in April.

Total overall cargo tonnage from March 29 to May 31 reached 7.9 million metric tons, down close to four per cent over the same period in 2017.

“Strong traffic in May enabled the Seaway to overcome a slow start, due principally to cooler temperatures and icy conditions in the Lake Superior region during the first part of April. Looking ahead, we foresee momentum continuing as ships transport Canadian grain exports and a wide variety of dry bulk cargoes including construction materials,” said Terrence Bowles, President and CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation. “We are optimistic that economic growth will translate into an increase in total Seaway cargo volume, with the potential to reach 40 million tonnes by the end of the year.”

Year-to-date iron ore shipments were down 25 per cent, primarily because exports from Minnesota to Asia lagged in April due to ice conditions. These exports have resumed and are expected to continue in the coming months.

surtout des exportations du Minnesota vers l'Asie qui ont stagné en avril à cause de la glace. Celles-ci ont repris et on pense qu'elles vont continuer pendant les prochains mois.

Les marchandises qui ont bien fait au printemps sont la pierre (hausse de 162 %), le ciment (hausse de 14 %) et le charbon pauvre en soufre (hausse de 43 %) qui est utilisé pour la production d'énergie électrique, mais surtout comme intrant brut pour la production d'acier. Les cargaisons de vrac liquide, notamment de produits pétroliers raffinés et d'asphalte, étaient aussi en hausse de 19 %.

«Nos navires sont entièrement réservés pour l'année», a indiqué Greg Ruhl, chef de l'Exploitation d'Algoma Central Corporation, principal armateur de navires canadiens dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

«Nous avons mis en service ce printemps deux navires-autodéchargeurs tout neufs, l'**Algoma Sault** et l'**Algoma Innovator**, et nous avons acquis du côté étasunien de la frontière deux autres bâtiments que nous avons immatriculés au Canada. Tous sont déjà à l'œuvre pour livrer à nos clients des secteurs de la fabrication et de la construction les produits dont ils ont besoin.»

La partenaire de la coentreprise d'Algoma, NACC (NovaAlgoma Cement Carriers), attendait aussi l'arrivée cet été du **NACC Argonaut**, transporteur de ciment à déchargement pneumatique récemment converti qui va être utilisé pour le transport de produits de ciment pour Lafarge-Holcim, principalement sur les lacs Ontario et Érié.



Cargoes that performed well in the spring include stone (up 162 per cent), cement (up 14 per cent) and low-sulphur coal (up 43 per cent) which is used for some power generation but mainly as a raw input for steel production. Liquid bulk shipments, including refined petroleum products and asphalt, were also up 19 per cent.

“Our ships are fully booked for the year,” indicated Gregg Ruhl, Chief Operating Officer for Algoma Central Corporation, the largest Canadian ship operator in the Great Lakes-St. Lawrence region. “We had two brand new self-unloading vessels, the

Algoma Sault and the **Algoma Innovator**, arrive this spring, as well as two vessels purchased and reflagged from the U.S. side of the border. All are already hard at work delivering products for our customers in the manufacturing and construction sectors.”

Algoma's JV partner NACC (NovaAlgoma Cement Carriers) was also expecting the arrival this summer of the **NACC Argonaut**, a recently converted pneumatic cement carrier that will transport cement products on behalf of Lafarge-Holcim primarily within Lake Ontario and Lake Erie. **M**

Algoma accroît sa présence sur les marchés européens du ciment

Algoma Central Corporation, l'une des principales sociétés canadiennes prestataires de services de transport maritime, a récemment annoncé que NovaAlgoma Cement Carriers Limited (NACC) avait acquis une participation de 25 % dans JT Cement, rejoignant ainsi KGJ Cement Holdings AS et Erik Thun AB de Suède dans le groupe cimentier qui possède une flotte de sept petits autodéchargeurs pneumatiques spécialisés.

L'investissement augmentera l'empreinte globale de NACC dans le marché d'Europe du Nord où KGJ et Thun sont très présentes et fournira de nouvelles possibilités et plus de souplesse à la clientèle.

«L'investissement nous permettra de partager notre expérience et nos connaissances dans le marché du transport de ciment par autodéchargeurs

pneumatiques afin d'offrir de nouvelles solutions de transport maritime pour répondre aux besoins des clients. Nous sommes impatients de travailler avec

Algoma expands presence in European cement markets

Algoma Central Corporation, a leading Canadian provider of marine transportation services, recently announced that NovaAlgo-

ma Cement Carriers Limited (NACC) has acquired a 25% ownership interest in JT Cement, joining KGJ Cement Holdings AS and Erik Thun AB of Sweden in the cement company which owns a fleet of seven smaller specialized pneumatic cement carriers. The investment will expand NACC's global footprint into the Northern European market where KGJ and Thun have a strong presence and will provide additional strength and flexibility to the fleet's customers.

“This investment will allow us to each apply our experience and knowledge in the pneumatic cement carrier market to create additional shipping solutions to meet the needs of customers,” said Ken Bloch Soerensen, President and CEO of Algoma Central



JT Cement

The **Glory River** is part of the specialized fleet of Norway's JT Cement.

Le **Glory River** fait partie de la flotte spécialisée de la société norvégienne JT Cement.

nos nouveaux partenaires pour créer de nouvelles occasions d'affaires pour la flotte de JT Cement», a déclaré le président et chef de la direction d'Algoma Central, Ken Bloch Soerensen.

L'investissement de NACC n'entraînera pas de changement dans les activités quotidiennes de la flotte de JT Cement. La gestion commerciale des navires va continuer de relever du bureau de KGJ à Bergen en Norvège.

«L'ajout de NACC au groupe JT Cement va renforcer notre équipe et faciliter notre expansion dans la région de l'Europe du Nord. Nous nous réjouissons de pouvoir offrir plus de souplesse à notre précieuse clientèle», a indiqué le directeur général de KGJ Cement, Petter Tronstad.

Algoma Central, dont le siège social se trouve à St.

Catharines (Ont.), exploite la plus grande flotte de transporteurs de vrac sec et de vrac liquide sur la Voie maritime et les Grands Lacs. En janvier 2016, Nova Marine Carriers SA et Algoma Central Corporation ont créé NovaAlgoma Cement Carriers. La flotte comprend des cimentiers à manutention pneumatique faisant appel à un système de compresseurs et de pompes pour charger et décharger du ciment en poudre. L'opération est très propre et il n'y a à peu près pas de dégagement dans l'atmosphère. Le transport maritime de ciment est un marché régionalisé où des navires – généralement de petite taille – desservent des cimentiers d'envergure internationale qui se chargent de fournir les infrastructures requises. 

Corporation (pictured in photo). “We look forward to working with our new partners to create new opportunities for the JT Cement fleet.”

The daily operations of the JT Cement fleet will not change as a result of the NACC investment, with the vessels continuing to be commercially managed by KGJ's office in Bergen, Norway.

“The addition of NACC to the ownership group of JT Cement will strengthen our team and provide opportunities for further growth in the Northern European region,” said Petter Tronstad, Chief Executive Officer of KGJ Cement. “We welcome this opportunity to increase the flexibility available to our valued customers.”

Based in St. Catharines, Ontario, Algoma Central operates the largest fleet of dry and liquid bulk carriers on the Great Lakes-St. Lawrence waterway. In January, 2016, Nova Marine Carriers SA and Algoma Central Corporation created Nova Algoma Cement Carriers. The fleet comprises pneumatic cement carriers that utilize a compressor and pump system to load and unload cement powder. This operation is very clean, with essentially no discharge to the atmosphere. Cement shipping is a regionalized market with generally smaller vessels servicing large global manufacturers that support infrastructure investment. 

CSL et SMT créent une coentreprise mondiale de transport de ciment

La société chypriote SMT Shipping et le groupe montréalais CSL ont récemment annoncé la conclusion d'une entente en vertu de laquelle CSL acquiert une participation de 50 % dans Eureka Shipping Ltd., l'entreprise de transport de ciment par autodéchargeurs pneumatiques de SMT. La coentreprise annoncée en mai permettra à Eureka et à CSL de mettre en commun leur expertise, leurs ressources et leurs technologies novatrices pour élargir les services offerts à la clientèle des marchés mondiaux du transport maritime de poudre de ciment et de cendres volantes. Le transport de ciment effectué par les navires de CSL en Australie est exclu de la coentreprise.

«La coentreprise est un jalon important de la stratégie de CSL en vue d'accroître

sa présence dans le secteur mondial des matériaux de construction, a déclaré le président et chef de la direction du Groupe CSL, Louis Martel. Nous sommes persuadés que les synergies entre les équipes de CSL et d'Eureka, ainsi que nos valeurs communes et nos compétences complémentaires, vont renforcer notre capacité de procurer une importante valeur ajoutée à nos clients et vont fournir un tremplin de croissance efficace.»

Le Groupe CSL est le plus important propriétaire et exploitant de navires-autodéchargeurs du monde. Il est présent dans les Amériques, en Australie, en Europe et en Asie, où il transporte plus de 70 millions de tonnes de marchandises chaque année pour ses clients des secteurs de la construction, de l'acier, de

CSL and SMT forge global cement shipping joint venture

Cyprus-based SMT Shipping and Montreal's CSL Group recently announced they have entered into an agreement for CSL to acquire a 50% stake in Eureka Shipping Ltd., SMT's pneumatic cement vessel business. The new joint venture unveiled in May will allow Eureka and CSL to combine expertise, resources and innovative technologies to expand services to customers in the seaborne cement powder and fly ash transportation markets around the world. CSL's Australian cement shipping business is not included in the agreement.

“The joint venture represents an important step in CSL's strategy to increase its presence in the global construction

material sector,” said Louis Martel, President and CEO of The CSL Group. “We are confident that the synergies between CSL and the Eureka team, along with our common values and complementary skills will further strengthen our ability to provide significant value to our customers and an effective platform for growth.”

The largest owner and operator of self-unloading vessels in the world, the CSL Group operates throughout the Americas, Australia, Europe and Asia – delivering more than 70 million tonnes of cargo annually for customers in the construction, steel, energy and agri-food sectors.

«SMT Shipping is honored to partner with



Pictured here is the **Furuviik**, one of the pneumatic cement carriers in the fleet of Eureka Shipping.

On voit ici le **Furuviik**, l'un des transporteurs de ciment à déchargement pneumatique de la flotte d'Eureka Shipping.

l'énergie et de l'agroalimentaire.

«C'est un honneur pour SMT Shipping de s'associer avec CSL dans Eureka», a affirmé Mark Voorham, chef de la direction de SMT Shipping. «Nous croyons que la nouvelle coentreprise va exploiter les forces de ces deux sociétés respectées qui vont travailler ensemble de façon harmonieuse pour servir nos clients avec les plus hauts niveaux de service et de professionnalisme.»

SMT Shipping, dont le siège social se trouve à Limassol, s'est constitué depuis 30 ans une flotte de 45 navires utilisés pour le transport de divers types de marchandises en vrac.

«Pour Eureka Shipping, ce partenariat avec CSL constitue une solide plateforme de collaboration qui nous permettra de continuer d'investir dans des solutions logistiques novatrices au profit de nos

clients des industries du ciment et des matériaux de construction», a commenté le chef de la direction d'Eureka Shipping Ltd., Kai Grotterud.

Eureka Shipping exploite une flotte de cimentiers autodéchargeurs dans la mer Baltique, l'océan Atlantique, la Méditerranée, les Caraïbes et en Asie.

Le partenariat est fortement complémentaire sur le plan stratégique, car il s'appuie sur les points forts respectifs en transport et manutention de vrac solides des partenaires.

L'entente conclue n'entraînera pas de changement dans la gestion et l'exploitation courantes des navires de la flotte d'Eureka. La transaction est assujettie à certaines conditions réglementaires et devrait être finalisée d'ici la fin de juin.



CSL in Eureka», said Mark Voorham, CEO of SMT Shipping. «We feel the new joint venture will harness the strengths of both respected companies, which will work together seamlessly to serve our clients with the highest levels of service and professionalism.»

Headquartered in Limassol, SMT Shipping has over the past 30 years built a fleet of about 45 vessels trading in various bulk commodity markets.

«For Eureka Shipping, the partnership with CSL provides a strong, collaborative platform to further invest in innovative logistics solutions to the benefit of our customers in the cement and building materials

industries», added Kai Grotterud, CEO, Eureka Shipping Ltd.

Eureka Shipping operates a fleet of self-unloading cement carriers in the Baltic Sea, Atlantic Ocean, the Mediterranean Sea, the Caribbean and Asia.

The partnership is a strong strategic fit, leveraging the companies' respective strengths in the shipping and handling of dry bulk cargoes.

There will be no change in the day-to-day management and operation of vessels in the Eureka fleet. The transaction is subject to certain regulatory conditions and was expected to close by end of June. 

Le Groupe Desgagnés nommé Compagnie de l'année 2018

Le Groupe Desgagnés a été choisi «Compagnie de l'année» au gala de remise des Lloyd's List Americas Awards organisé à Houston au Texas pour rendre hommage aux contributions exceptionnelles à l'industrie maritime.

Établi à Québec sur le Saint-Laurent, le Groupe Desgagnés exploite une flotte de 19 navires qui transportent sous pavillon canadien des marchandises générales et du vrac. Le transporteur s'est récemment signalé à l'attention internationale avec une première mondiale: le lancement du premier asphaltier-bitumier-chimiquier de classe polaire à bicarburant.

Le prix a été remis le 24 mai au président et chef de la direction Louis-Marie Beaulieu par la directrice

générale du Lloyd's List, Helen Kelly.

À cette occasion, M^{me} Kelly a déclaré que les lauréats «sont représentatifs de l'effort déployé par l'industrie pour parvenir à l'excellence et de l'importance attachée à cet objectif. Nous voulons célébrer les pratiques exemplaires et ceux qui les appliquent dans cette industrie qui est la colonne vertébrale du commerce mondial.»

Les gagnants dans les autres catégories ont été International Seaways, les ports de Corpus Christi et Houston, Maersk Line, Norton Rose Fulbright, Holland America. Un Prix d'excellence pour l'ensemble de sa carrière a été décerné au regretté Dr James Chao, fondateur du Foremost Group. **M**

Groupe Desgagnés Company of the Year in 2018 Lloyd's List Americas Awards

Groupe Desgagnés was selected as Company of the Year at a gala event in Houston, Texas celebrating outstanding contributions to the maritime industry at the Lloyd's List Americas Awards.

Based in Québec City on the St. Lawrence River, Groupe Desgagnés operates a fleet of 19 Canadian-flag vessels transporting general and bulk cargo. The carrier recently drew international attention by launching the world's first polar class, dual fuel product/chemical tanker.

Louis-Marie Beaulieu, President and CEO, was presented with the award on May 24 by Helen Kelly, Executive Editor of Lloyd's list.

On this occasion, Ms. Kelly stated that the winners "reflect the effort and importance industry places on achieving excellence. We are intent on celebrating the best practices, and practitioners, in this industry which is the backbone of global trade."

Winners in other categories included International Seaways, ports of Corpus Christi and Houston, Maersk Line, Norton Rose Fulbright, Holland America. A lifetime achievement award went to the late Dr. James Chao, Founder of the Foremost Group. **M**



Louis-Marie Beaulieu, President and CEO of Groupe Desgagnés, is presented with the award by Helen Kelly of Lloyd's List.

Le président et chef de la direction du Groupe Desgagnés, Louis-Marie Beaulieu, reçoit le prix des mains d'Helen Kelly du Lloyd's List.

La page de l'AGGIMQ

L'Association des graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

www.aggimq.ca

Bourse finissant 2018



Diplômés 2018.

Le 26 mai dernier a eu lieu la cérémonie de fin d'année pour nos finissants 2018. C'est la 74^e cohorte de l'Institut maritime du Québec; en juin, 87 élèves ont obtenu leur diplôme. Ces élèves sont tous maintenant, pour une période allant jusqu'à décembre 2019, membres d'office de notre association.

Une bourse a été offerte par l'Association des graduées et gradués de l'IMQ à Philippe Gravel-Gagnon, un finissant d'architecture navale, président du Comité des finissants 2018 et vice-président de l'Association générale étudiante de l'Institut maritime du Québec.

Alexandre Ouellet, représentant de l'AGGIMQ, remet une bourse à Philippe Gravel-Gagnon.



Banquet 2019

Nous sommes déjà en train de préparer le banquet 2019. Cette année coïncide avec le 75^e anniversaire de notre alma mater, nous voulons donc en faire une soirée mémorable. Elle aura lieu à Rimouski, comme c'est la coutume tous les cinq ans, le samedi 26 janvier. Dans la matinée se tiendra notre assemblée générale et des activités sont prévues en après-midi.

5 à 7 automnaux

Comme chaque année, nous prévoyons pour cet automne des 5 à 7 dans les villes principales. Gatineau s'est ajoutée l'an dernier à nos classiques Québec, Rimouski, Trois-Rivières et Montréal, au grand plaisir des gens de la région. Nous rappelons que ces activités sont ouvertes à tous ceux qui travaillent dans le domaine maritime, qu'ils soient membres ou non de l'AGGIMQ. Notre association offre une consommation à ses membres.

L'invitation sera envoyée par courriel à ceux dont nous avons l'adresse. N'hésitez pas à nous l'envoyer à info@aggimq.ca si vous désirez être tenu au courant!

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

4 au 7 SEPTEMBRE

SMM ("SMART SHIPPING") Trade Fair

Hambourg, Allemagne
www.smm-hamburg.com/en

10 au 13 SEPTEMBRE

AAPC - AGA et Conférences

Saint John, N.-B. - Canada
www.acpa-ports.net

19 au 20 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Halifax, N.-E. - Canada
Cunard Centre
Jackie@parkhillevents.com

2 OCTOBRE

Colloque Courant 2018

Intelligence artificielle et navires autonomes
Club Saint-James
Montréal, QC - Canada
www.armateurs-du-st-laurent.org

2 au 4 OCTOBRE

Breakbulk Americas 2018

George R. Brown Convention Center
Houston, Texas - USA
www.breakbulk.com/events/

7 au 10 OCTOBRE

AAPA Annual Convention & Exposition

Sheraton Miramar Hotel and Convention Center
Valparaiso, Chile
www.aapa-ports.org

16 et 17 OCTOBRE

CIFFA 70th Anniversary Conference

Metro Toronto Convention Centre
Toronto, ON - Canada
www.ciffaconference2018.com

16 au 18 OCTOBRE

Multimodal Americas

Metro Toronto Convention Centre
Toronto, ON - Canada
matt.weidner@fbjna.com
www.multimodalamericas.com

23 OCTOBRE

Journée Maritime Québécoise

Hôtel du Parlement
Québec, QC - Canada
Celine.Schaldembrand@st-laurent.org

24 au 26 OCTOBRE

Canada Logistics Conference

Vancouver, B.-C. - Canada
www.citt.ca

SEPTEMBER 4-7

SMM ("SMART SHIPPING") Trade Fair

Hamburg, Germany
www.smm-hamburg.com/en

SEPTEMBER 10-13

Annual ACPA Conference & AGM

Saint John, NB - Canada
www.acpa-ports.net

SEPTEMBER 19-20

Halifax Port Days

Halifax, NS - Canada
Cunard Centre
Jackie@parkhillevents.com

OCTOBER 2

Currents 2018

Artificial intelligence & autonomous shipping
St. James Club
Montreal, QC Canada
www.armateurs-du-st-laurent.org

OCTOBER 2-4

Breakbulk Americas 2018

George R. Brown Convention Center
Houston, TX USA
www.breakbulk.com

OCTOBER 7-10

AAPA Annual Convention & Exposition

Valparaiso Cruise Terminal
Valparaiso, Chile
<http://www.aapa-ports.org>

OCTOBER 16-17

CIFFA 70th Anniversary Conference

Metro Toronto Convention Centre
Toronto, ON - Canada
www.ciffaconference2018.com

OCTOBER 16-18

Multimodal Americas

Metro Toronto Convention Centre
Toronto, ON - Canada
matt.weidner@fbjna.com
www.multimodalamericas.com

OCTOBER 23

Quebec Marine Day

Hôtel du Parlement
Québec, QC - Canada
Celine.Schaldembrand@st-laurent.org

OCTOBER 24-26

Canada Logistics Conference

Vancouver, BC - 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

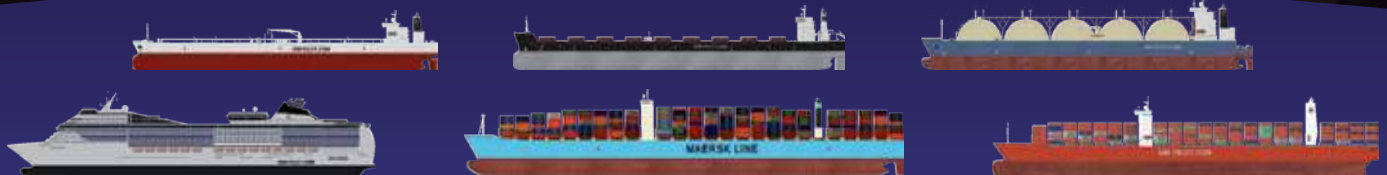
2018 MULTIMODAL AMERICAS	6	2018 MULTIMODAL AMERICAS	6
http://apmc-cmpa.ca		http://apmc-cmpa.ca	
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES	61	ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back Cover
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca		http://www.algonet.com	
APMC - ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA	47	CMPA – CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION	47
http://www.marinepilots.ca		http://www.marinepilots.ca	
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	36	CP – CANADIAN PACIFIC RAILWAY	31
https://www.portalberniportauthority.ca		http://www.cpr.ca	
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière	CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
http://www.algonet.com		https://www.cslships.com	
CP – LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE	31	CHAMBER OF SHIPPING	37
http://www.cpr.ca		http://www.cosbc.ca	
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME..	Couverture intérieure arrière	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
http://www.sim-pilot.com		http://cpbsl.ca	
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1	DNV GL	27
https://www.cslships.com		https://www.dnvgl.com/	
CHAMBER OF SHIPPING	37	FEDNAV	51
http://www.cosbc.ca		http://fednav.com	
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	63	GROUPE DESGAGNÉS	Inside Front Cover
http://seaway.ca		http://www.groupepedesgagnes.com	
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière	IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	4
http://cpbsl.ca		http://www.imo.org	
DNV GL	27	LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	61
https://www.dnvgl.com		https://www.pilotagestlaurent.gc.ca	
FEDNAV	51	LES ÉQUIPEMENTS JPB	16
http://fednav.com		https://www.equipementsjpb.com	
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant	LOGISTEC	58-59
http://www.groupepedesgagnes.com		https://www.logistec.com	
LES ÉQUIPEMENTS JPB	16	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	69
https://www.equipementsjpb.com		http://www.randlogisticsinc.com	
LOGISTEC	58-59	MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	66
https://www.logistec.com		https://www.mtrtml.com	
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	69	MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside Back Cover
http://www.randlogisticsinc.com		http://www.sim-pilot.com	
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	66	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	41
https://www.mtrtml.com		http://navtech.ca	
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	41	OCEAN	57
http://navtech.ca		https://www.groupeocean.com	
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	4	PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	36
http://www.imo.org		https://www.portalberniportauthority.ca	
OCEAN	57	PORT OF ANTWERP	20
https://www.groupeocean.com		http://www.portofantwerp.com	
PORT D'ANVERS	20	PORT OF HALIFAX	53
http://www.portofantwerp.com		http://www.portofhalifax.ca	
PORT DE HALIFAX	53	PORT OF JOHNSTOWN	73
http://www.portofhalifax.ca		http://www.portofjohnstown.com	
PORT DE MONTRÉAL	49	PORT OF MONTREAL	49
https://www.port-montreal.com		https://www.port-montreal.com	
PORT DE NANAIMO	38	PORT OF NANAIMO	38
https://npa.ca		https://npa.ca	
PORT DE QUÉBEC	12	PORT OF OSHAWA	71
https://www.portquebec.ca		http://www.portofoshawa.ca	
PORT DE SEPT-ÎLES	55	PORT OF PRINCE RUPERT	33
http://www.portsi.com		http://www.rupertport.com	
PORT DE TORONTO	67	PORT OF QUÉBEC	12
https://www.porttoronto.com		https://www.portquebec.ca	
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	56	PORT OF SEPT-ÎLES	55
https://www.porttr.com		http://www.portsi.com	
PORT OF JOHNSTOWN	73	PORT OF TORONTO	67
http://www.portofjohnstown.com		https://www.porttoronto.com	
PORT OF OSHAWA	71	PORT OF TROIS-RIVIÈRES	56
http://www.portofoshawa.ca		https://www.porttr.com	
PORT OF PRINCE RUPERT	33	SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	78
http://www.rupertport.com		http://www.st-laurent.org	
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	78	SHIPOTOS.COM	41
http://www.st-laurent.org		http://www.shipotos.com	
SHIPOTOS.COM	41	SODERHOLM MARITIME SERVICES	72
http://www.shipotos.com		http://www.soderholmmaritime.com	
SODERHOLM MARITIME SERVICES	72	SPLIETHOFF	65
http://www.soderholmmaritime.com		http://www.spliethoff.com	
SPLIETHOFF	65	STERLING FUELS	11
http://www.spliethoff.com		http://www.sterlingfuels.ca	
STERLING FUELS	11	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	63
http://www.sterlingfuels.ca		http://seaway.ca	
URGENCE MARINE	73	URGENCE MARINE	73
http://urgencemarine.com		http://urgencemarine.com	
WÄRTSILÄ	19	WÄRTSILÄ	19
https://www.wartsila.com		https://www.wartsila.com	

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

INTERNATIONALLY-RECOGNIZED EXPERTISE

**Quebec, Quebec
CANADA**

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

Coming soon to a Port near you

ALGOMA

NIAGARA | INNOVATOR | SAULT



We are pleased to announce the arrival of the first three Equinox Class self unloaders. The Algoma Niagara and Algoma Sault are sister ships, representing the state of the art in full Seaway-Size self unloaders. The Algoma Innovator is the newest and most efficient River Class self unloader on the Great Lakes – St. Lawrence Waterway.



Short Sea Shipping is **OUR BUSINESS**

Algoma Central Corporation | www.algonet.com |   @AlgomaCentral