No105

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
ÉTÉ • SUMMER 2022

OPPORTUNITIES BECKON IN CANADA-ASIA TRADE

DES OCCASIONS À SAISIR DANS LE COMMERCE CANADA-ASIE

Canada's terminal operators expanding to improve supply chain capacity

Les terminaux du Canada prennent de l'expansion pour améliorer la capacité de la chaîne d'approvisionnement

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

Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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

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

CANADA STEAMSHIP LINES
OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.
NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.
Find out how we do our part to operate responsibly in our Corporate Sustainability Report.
Découvrez comment nous faisons notre part pour agir de manière responsable dans notre Rapport de développement durable.
www.cslships.com
Montréal's Top Employers 2022
Canada's Top Employers for Young People 2022
Photo: Jason Desjardins

ÉTÉ 2022 • SUMMER 2022

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

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

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

Traducteurs / Translators: Pierre Cremer, Luc Zimmer

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

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

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

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

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

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

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

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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

BY MAIL (1 year/4 issues)
PAR LA POSTE (1 an/4 éditions)
- Canada : $40
- USA : $50 US
- Others countries/Autres pays : $90 US

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

www.maritimemag.com

105 SUMMARY SOMMAIRE

In solidarity
Solidaires

CHRONIQUES / *COLUMNS*

5 PREMIÈRE BORDÉE / *FIRST WATCH*
Leo Ryan

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

11 ÉCHOS DU PACIFIQUE / *PACIFIC HORIZONS*
Colin Laughlan

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

18 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / *ARCTIC HORIZONS*
Carroll McCormick

Et aussi / And more...

62 JOURNAL

72 ANNONCEURS / *ADVERTISERS*

20 DOSSIER CANADA-ASIA TRADE / COMMERCE CANADA-ASIE

Opportunities beckon for Canadian industry amidst supply chain challenges

Le Canada a diverses possibilités pour surmonter les difficultés de la chaîne d'approvisionnement

Colin Laughlan • Leo Ryan

36 DOSSIER TERMINALS / TERMINAUX

Canada's terminal operators expanding to improve supply chain capacity

Les terminaux du Canada prennent de l'expansion pour améliorer la capacité de la chaîne d'approvisionnement

Brent Frederick

53 REPORTAGE

ACPA 63rd Conference
AAPC 63e Conférence

Event highlights post-COVID, decarbonization goals

L'accent sur l'après-COVID et la décarbonisation

Julie Gedeon

COUVERTURE / *COVER*

This compelling photo of Singapore, the bustling metropolis of a unique, island city-state in Southeast Asia, was difficult to resist for a cover illustration! Not only is Singapore home to the world's second-biggest mega container port after Shanghai, it has begun to challenge mighty Hong Kong as Asia's leading financial centre.
Fascinating, too, the image depicting the heart of the business district highlights the part-lion and part-fish Merlion Fountain spitting water - which not only symbolizes Singapore's origins as a fishing village but, according to legend, is a way of preserving good luck.

Cette photo saisissante de Singapour, métropole effervescente, cité-État sur son île en Asie du Sud-Est, était irrésistible comme illustration de couverture! Le Port de Singapour est le deuxième port à conteneurs en importance du monde, après Shanghai. En plus, Singapour commencé à contester la suprématie de Hong Kong en tant que premier centre financier d'Asie.Sa fontaine jaillissante Merlion – mi-lion, mi-poisson – trône au cœur du quartier des affaires. Elle évoque les origines de Singapour comme village de pêche et, selon la légende, elle est un porte-bonheur.

Photo: Dreamstime

KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

Our Energy Makes the Difference

Notre énergie fait la différence

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

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

CERTIFIED • GREEN MARINE • CERTIFIED GREEN MARINE

Leo Ryan
Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Le façonnement d'un puissant corridor continental sur le Saint-Laurent

Depuis des années, le jeu de la concurrence et les tendances mondiales augmentent la pression pour que les principaux ports du fleuve Saint-Laurent ajoutent une importante nouvelle dimension d'économie d'échelle dans leur organisation. Il s'agissait donc d'une nouvelle notable quand les administrations portuaires de Montréal, Québec et Trois-Rivières ont annoncé, le 14 juin, la mise sur pied d'un groupe de travail chargé de repérer des possibilités d'initiatives communes et de faciliter leur mise en œuvre.

«L'accord conclu entre les trois ports pour développer le corridor du Saint-Laurent est logique et va dans le sens d'autres exemples de par le monde où nous voyons diverses fusions, acquisitions et alliances entre ports», note avec enthousiasme Claude Comtois, professeur émérite de géographie à l'Université de Montréal. Le pr Comtois est bien connu comme auteur de livres et autres documents sur le transport maritime et la logistique ainsi que comme consultant auprès de groupes comme Réseau Québec maritime.

Forging a powerful continental corridor on the St. Lawrence

For several years, competitive demands and global trends have been increasing pressure to add an important new economies of scale dimension to the structuring of key ports on the St. Lawrence River. Thus, it was significant news that the Port Authorities of Montreal, Québec and Trois-Rivières announced on June 14 the establishment of a working group to identify and facilitate the implementation of joint initiatives.

"The agreement between the three ports to develop the St. Lawrence corridor is logical and follows other examples in the world where we assist at various mergers, acquisitions and alliances between ports," enthusiastically noted Claude Comtois, Emeritus Professor of Geography at the Université de Montréal. He is a well-known author of books and documents on maritime and logistics subjects as well as consultant with such advisory groups as Réseau Québec Maritime.

© JESSY BÉDARD

Indeed, internationally one should mention HAROPA, a merger between the French ports of Le Havre, Rouen and Paris, and the Antwerp-Zeebrugge unification in April 2022 to manage 280 million tons annually. There is, too, Copenhagen and Malmo, which brings together two Baltic Sea ports in two different countries (Denmark and Sweden).

Nationally, there was the merger in 2019 of the Lake Ontario ports of Hamilton and Oshawa into the Hamilton Oshawa Port Authority (HOPA). And on the West Coast, there was the amalgamation in 2008 of the Port of Vancouver, North Fraser Port Authority and Fraser River Port Authority. The creation of the Vancouver Fraser Port Authority has considerably strengthened Canada's Pacific Gateway strategy.

The signing of a collaboration agreement between Montreal, Trois-Rivières and Québec on the St. Lawrence River is motivated by strategic, environmental, and economic factors, a press release underlined.

The three ports combined annually handle approximately 72.4 million tons of general cargo, containers, non-containerized general cargo, and solid and liquid bulk. The St. Lawrence is the entry and exit route for a multitude of goods, food and materials traded with the rest of the world.

"Global supply chains are being restructured. Shipping lines and import-export stakeholders are looking for the best routes at the best cost and want to accelerate the decarbonization of maritime transport. There are opportunities for our ports and for our economy," stressed Martin Imbleau, President and CEO of the Montreal Port Authority.

"More than 80% of trade worldwide is done by ship and the St. Lawrence/Great Lakes axis is Canada's most important trade corridor," remarked Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority.

(Thanks to its deep water, the Port of Québec generates substantial business from bulk cargo transshipped from Great lakes vessels onto large 0ceangoing ships.)

©U. DE MONTRÉAL

Logistics and maritime sector expert Claude Comtois sees a strategic alliance by three St. Lawrence ports following a logical world-wide trend.

Le spécialiste de la logistique et du transport maritime Claude Comtois entrevoit une alliance stratégique entre trois ports du Saint-Laurent, dans la foulée d'une tendance mondiale qui s'impose logiquement.

On peut penser à HAROPA, fusion des ports français du Havre, de Rouen et de Paris, et à l'unification Anvers-Zeebruges réalisée en avril 2022 pour gérer 280 millions de tonnes par année. Il y a aussi Copenhague et Malmö, union entre deux ports de la mer Baltique de deux pays différents (Danemark et Suède).

Au Canada, les ports de Hamilton et Oshawa, sur le lac Ontario, se sont réunis en 2019 pour former l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa. Sur la côte Ouest, le Port de Vancouver, l'Administration portuaire du North-Fraser et l'Administration portuaire du fleuve Fraser ont été amalgamés en 2008. La création de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a sensiblement renforcé à la stratégie canadienne de Porte du Pacifique.

La conclusion d'une entente de collaboration entre Montréal, Trois-Rivières et Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, est motivée par des enjeux stratégiques, environnementaux et économiques, signalait un communiqué.

Les trois ports combinés manutentionnent annuellement environ 72,4 millions de tonnes de marchandises diverses, de conteneurs, de marchandises générales non conteneurisées ainsi que de vrac solide et liquide. Le fleuve Saint-Laurent est voie d'entrée et de sortie d'une multitude de biens, de denrées et de matières premières échangées avec le monde.

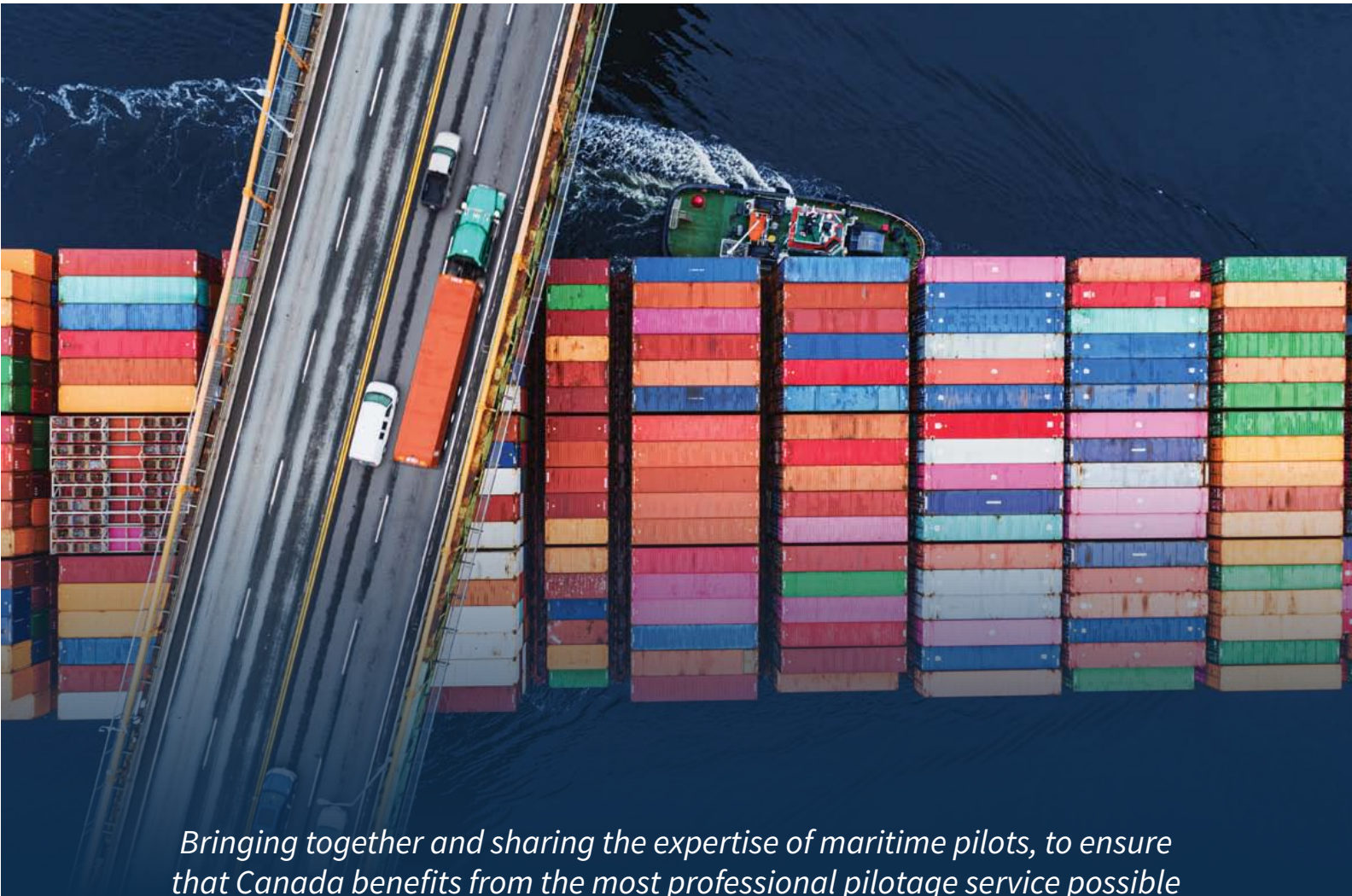
«Les chaînes d'approvisionnement mondiales sont en restructuration, a déclaré Martin Imbleau, PDG de l'Administration portuaire de Montréal. Les lignes maritimes et les acteurs de l'import-export cherchent les meilleures routes, au meilleur coût, et veulent accélérer la décarbonation du transport maritime. Il y a des possibilités intressantes pour nos ports et pour notre économie.»

«Dans le monde, plus de 80 % du commerce se fait par navire, et l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs est le plus important corridor commercial du Canada», fait remarquer Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec.

(Grâce à son eau profonde, le Port de Québec fait énormément de transbordement de vrac entre des navires des Grands Lacs et de grands navires océaniques.)

NATIONAL CENTRE OF EXPERTISE ON MARITIME PILOTAGE

CENTRE NATIONAL D'EXPERTISE EN PILOTAGE MARITIME



Bringing together and sharing the expertise of maritime pilots, to ensure that Canada benefits from the most professional pilotage service possible

Réunir et partager l'expertise et le savoir-faire des pilotes maritimes, afin que le Canada bénéficie du service de pilotage le plus professionnel possible

pilotage-expertise.ca

From west to east over 250 km of waterway, the ports of Montreal, Trois-Rivières and Québec have much in common. They are jointly responsible for the safe operation of traffic on a key section of a maritime corridor that connects the Atlantic Ocean to the industrial heartland of North America.

"What facilitates collaboration is our complementarity," said Gaétan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority. "The ports of Montréal, Québec and Trois-Rivières each have their own expertise and specific roles in the supply chain. Increasing our collaboration will create synergies that will benefit the customers we serve and the communities in which we operate."

Commenting further to *Maritime Magazine* on potential advantages, Prof Comtois observed that the three-port agreement precedes initiatives currently being canvassed by Transport Canada. It could lead to integrated management of the water column, an update of the pilotage conditions, joint marketing efforts, identification of new cargo owners and the refining of the best practices in community relations.

"Among other advantages," he concluded, "I can see the potential of common innovations in terms of digitization of the corridor, decarbonation, energy transition of port activities…and actions on climate change."

Sur 250 km de voie navigable d'est en ouest, les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec ont beaucoup en commun. Ensemble, ils sont responsables de la circulation sécuritaire de trafic sur une section clé d'un corridor maritime qui relie l'océan Atlantique au cœur industriel de l'Amérique du Nord.

«Ce qui facilite la collaboration, c'est notre complémentarité, affirme Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières. Les ports de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières ont chacun leur expertise et leurs rôles particuliers dans la chaîne logistique. Accroître notre collaboration permettra de créer des synergies à l'avantage des clients que nous servons et des communautés dans lesquelles nous sommes implantés.»

Au sujet des avantages potentiels, le pr Comtois a fait remarquer au *Maritime Magazine* que l'entente entre les trois ports devance des initiatives qu'envisage Transports Canada. Elle pourrait mener à une gestion intégrée de la colonne d'eau, à une modernisation des conditions de pilotage, à des efforts de marketing concertés, au repérage de nouveaux clients propriétaires de cargaisons et à l'adoption de pratiques exemplaires en matière de relations communautaires.

«Entre autres avantages, conclut-il, je vois le potentiel d'innovations communes dans la numérisation du corridor, la décarbonisation, la transition énergétique des activités portuaires... et l'action face au changement climatique.»

Tom Peters

Craig Estabrooks détaille les grandes ambitions de Port Saint John en matière de conteneurs

Le Port de Saint John est en pleine métamorphose. De fait, le processus est en cours depuis quelques années. Ce port est un des plus grands du Canada, avec ses 28,9 millions de tonnes de marchandises en 2021. Il serait donc étonnant qu'il ne s'emploie pas à progresser.

Pour le nouveau PDG de l'Administration portuaire de Saint John (APSJ), toute cette activité fait partie des raisons pour lesquelles il a hâte de se rendre au travail chaque jour.

Craig Bell Estabrooks trouve que l'industrie maritime est particulièrement intéressante: «Elle est fascinante, avec les changements qui s'opèrent devant nos yeux dans la chaîne d'approvisionnement. Je travaille avec un groupe de collaborateurs formidables. Ils m'inspirent, et j'espère que j'en fais un peu autant pour eux.»

M. Estabrooks est au Port depuis 11 ans. Il y a occupé divers postes de direction, y compris vice-président, Services généraux, avant d'en assumer la direction en novembre dernier. Il succédait à Jim Quinn, qui a été nommé au Sénat du Canada.

Le Port de Saint John manutentionne une variété de marchandises. Le vrac sec, en croissance principalement grâce à la potasse et aux métaux recyclés, a atteint 1,9 million de tonnes métriques (tm) en 2021. La potasse a plus que doublé d'une année à l'autre, s'élevant à 1,6 tm.

Il y a aussi les millions de tonnes de pétrole brut et autres produits pétroliers qui passent chaque année par la raffinerie Irving Oil, et il y a la production de Saint John LNG.

Pourtant, même s'il se classe quatrième au Canada pour le fret, le Port de Saint John ne bénéficie pas toujours d'une grande attention nationale. Peut-être est-ce parce qu'il n'est pas un port majeur pour les conteneurs. Les conteneurs, c'est le secteur en vogue de l'industrie du transport maritime. En 2021, le Port de Saint John a reçu environ 87 000 EVP (équivalents 20 pieds). C'est peu de choses, diront certains. Halifax, par exemple, qui est un petit port à l'échelle mondiale, était à 600 000 EVP en 2021. Par contre, Halifax

© SAINT JOHN PORT AUTHORITY

Craig Estabrooks is counting on an ambitious modernization plan to significantly expand Saint John's container capacity to 800,000 TEUs.

Craig Estabrooks compte sur un ambitieux plan de modernisation pour accroître sensiblement la capacité conteneurs de Port St. John, la portant à 800 000 EVP.

Craig Estabrooks expounds on the big container ambitions of Port Saint John

The Port of Saint John is going through a substantial transformation. It has been a process that has actually been ongoing for the past few years. Port Saint John is one of Canada's largest ports by volume handling 28.9 million metric tonnes of cargo in 2021. So it would not be unusual for a busy port to be moving forward.

All this activity is one of the many reasons the new President and CEO of the Saint John Port Authority (SJPA) enjoys going to work everyday.

Craig Bell Estabrooks still finds the marine industry «extremely interesting. It is fascinating (with) the supply chain changes that are happening in front of us. I work with a great group of people who inspire me and, hopefully, I do a little bit of that for them,» he says.

Mr. Estabrooks is in his 11th year at the port having held a number of senior positions, including Vice-President of Corporate Services, before moving into the top job last November. He took over the position from Jim Quinn who was appointed to the Canadian Senate.

Saint John handles a lot of cargo such as dry bulk cargoes which increased to 1.9 million metric tonnes (MT) in 2021 with two commodities being predominately responsible for the growth: potash and recycled metals. Potash more than doubled year-over-year rising to 1.6 million MT.

There are also the millions of metric tonnes of crude oil and other petroleum products that move through the Irving Oil refinery annually and there is production from Saint John LNG.

But in-spite of its high cargo ranking, fourth in Canada, Port Saint John doesn't always get a lot of national attention and one could guess that is because it is not a major container port. Containers can be described as the «sexy» sector of the marine cargo industry. In 2021 Saint John handled approximately 87,000 TEUs (twenty-foot equivalent units). Very small potatoes, one might say. Halifax, for instance, which is small by global standards, handled nearly 600,000 TEUs in 2021. But Halifax attracts the spotlight because it handles the big ships, some with over 16,000 TEU capacity.

But Mr. Estabrooks and staff are determined to change the port's container cargo sector. The change actually started about six years ago with the start of the $205 million expansion and modernization project at the harbour's West Side terminal.

Modernization plan boosting TEU capacity

The modernization plan, scheduled for completion in 2023, will take the port's present 325,000 TEU capacity to 800,000 TEU capacity.

«We really think we have a great story to tell in our container business,» says Mr. Estabrooks. That story, he says, includes «our world class (terminal) operator, DP World», the three major lines that call the port, MSC, which just marked its 10th year in Saint John, CMA CGM and Hapag-Lloyd, which recently announced a second call into Saint John. That call will link the port with markets in North Europe.

But what also is a key to Port Saint John's container development plan is its railway connections. It's the only port on Canada's Atlantic Coast with two major rail partners, CP and CN. When CP acquired the Central Maine and Quebec Railway (CMQR) it started its East Coast Advantage strategy. The CMQ's network links CP directly to the Atlantic Ocean port of Searsport, Maine and to Port Saint John through connections with Eastern Maine Railway and New Brunswick Southern Railway.

Add to that the recent purchase of Pan Am Railway by major carrier CSX in the U.S. which will provide connections through these various links to other American markets. "CSX said Saint John was one of the drivers in the purchasing (plan) of Pan Am rail," remarked Mr. Estabrooks.

The port CEO sees Saint John creating its own niche in the container arena. He says the port will be able to handle the 6,000 to 8,000 TEU vessels and with DP World investing in new equipment and infrastructure, the port provides a very viable option for virtual cargo owners. The port is also over 300 km closer to central Canadian markets and the US Midwest markets than other East Coast ports.

Mr. Estabrooks looks at the port in Prince Rupert, and like the BC port, he feels Saint John can also «create a new supply chain solution» from which everyone can benefit.»

Looking forward, the affable Estabrooks is optimistic the port's container sector will progress to the point that over the next 10 years, it will outgrow its 800,000 TEU capacity and will be looking to expand again. Then, with all those containers, maybe Port Saint John will be «sexy»…

peut accueillir les grands navires, d'une capacité de plus de 16 000 EVP, et suscite ainsi beaucoup d'intérêt.

M. Estabrooks et son personnel sont résolus à changer les perspectives de leur port en matière de conteneurs. Tout a en fait commencé il y a environ six ans, avec le lancement d'un projet de 205 millions de dollars d'expansion et de modernisation au terminal du côté ouest.

Un plan de modernisation pour accroître la capacité en conteneurs

Le plan de modernisation, qui devrait être terminé en 2023, portera la capacité du Port des 325 000 EVP d'aujourd'hui à 800 000 EVP.

«Nous croyons réellement que nous avons une belle progression à faire valoir dans le secteur des conteneurs», dit M. Estabrooks. Y jouent un rôle «notre exploitant [de terminaux] de calibre mondial DP World» et les trois grandes compagnies maritimes qui font escale au Port, MSC (qui vient à Saint John depuis 10 ans), CMA CGM et Hapag-Lloyd. Hapag-Lloyd vient d'ailleurs d'annoncer un deuxième service à Saint John, qui reliera le Port aux marchés de l'Europe du Nord.

Un autre élément est vital dans le plan de développement du secteur des conteneurs de Port Saint John: ses liaisons ferroviaires. Le Port est le seul de la côte atlantique pouvant compter sur deux grands partenaires ferroviaires, le CP et le CN. Lorsque le CP a fait l'acquisition du Chemin de fer du Centre du Maine et du Québec (CMQ), il a lancé sa stratégie «atout de la côte Est». Le réseau du CMQ relie directement le CP au port atlantique de Searsport (Maine) et au Port de Saint John, grâce à des liaisons avec la compagnie Eastern Maine et le Chemin de fer du Sud, Nouveau-Brunswick.

De plus, le récent achat du chemin de fer Pan Am par le grand transporteur CSX, aux États-Unis, donne accès à une variété de liaisons vers d'autres marchés américains. «CSX a dit que Saint John était un des facteurs motivant l'achat du chemin de fer Pan Am», fait remarquer M. Estabrooks.

Le PDG du Port constate que Saint John est en train de se créer un créneau dans le monde des conteneurs. Il explique que le Port pourra recevoir des porte-conteneurs de 6000 à 8000 EVP, et avec les investissements de DP World en nouvel équipement et en infrastructure, le Port est une option parfaitement viable pour les propriétaires de cargaisons. D'ailleurs, Saint John est 300 km plus près des marchés du Centre du Canada et du Midwest américain que les autres ports de la côte Est.

M. Estabrooks considère l'exemple du Port de Prince Rupert, et il croit que comme ce port de Colombie-Britannique, Saint John peut aussi «créer une nouvelle solution pour la chaîne d'approvisionnement dont tout le monde pourra bénéficier».

Quant à l'avenir, M. Estabrooks est optimiste: il croit que le secteur conteneurs du Port progressera au point où d'ici 10 ans, sa capacité de 800 000 EVP ne suffira plus et il envisagera de nouveau une expansion. Peut-être qu'avec tous ces conteneurs, Port Saint John recevra alors toute l'attention qu'il mérite.

Colin Laughlan

Des points de vue diamétralement opposés

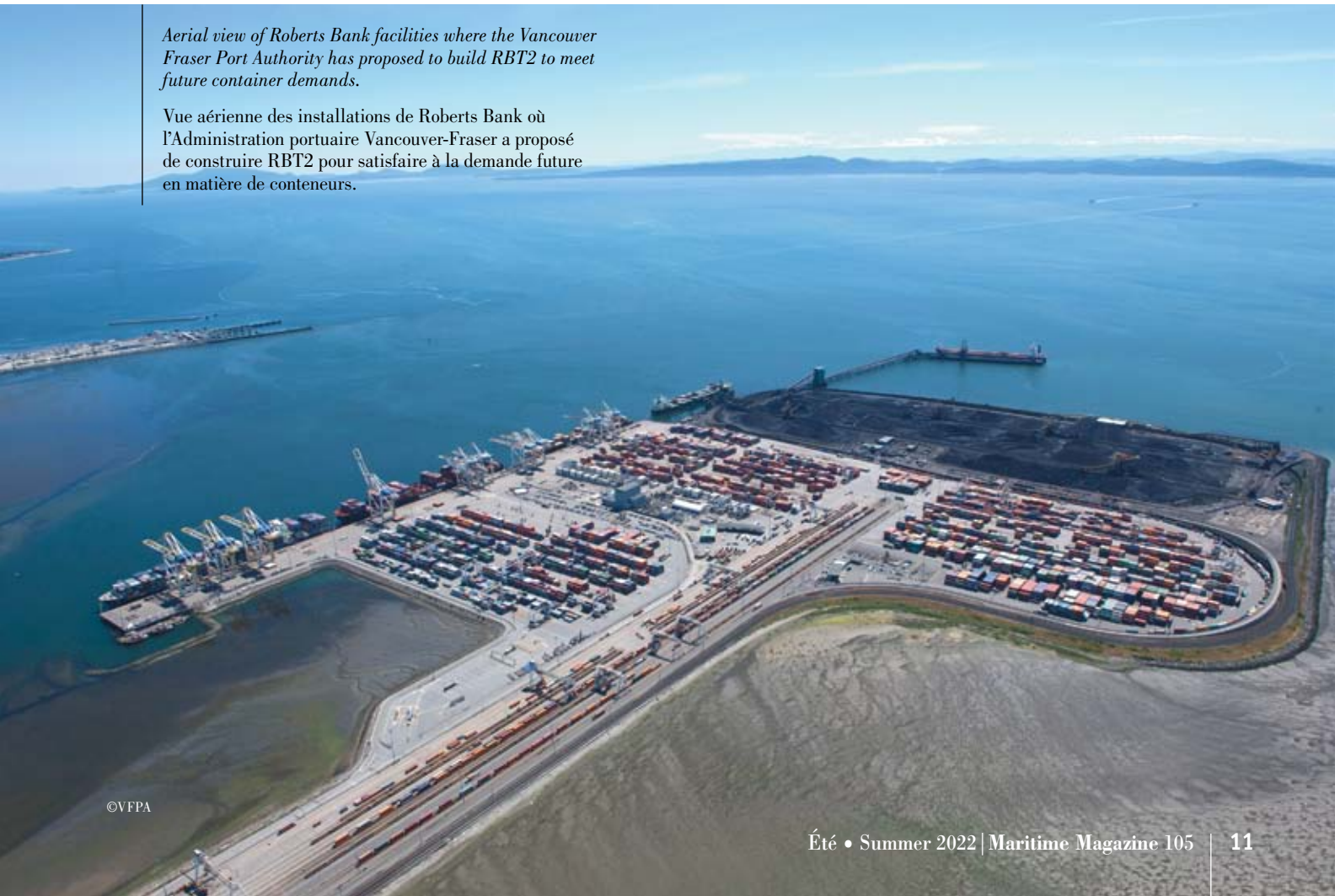
Roger Emsley et Robin Silvester ne seront sans doute jamais copains. Leurs passions respectives les mènent dans des directions contraires quant au projet le plus controversé (et coûteux) jamais proposé pour la Porte du Pacifique au Canada.

M. Emsley s'oppose à la construction du Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2) tout autant que M. Silvester tient à ce qu'elle se fasse. M. Emsley est un consultant dans l'industrie des transports, fort d'une longue carrière comme analyste de systèmes. Il a dirigé une vaste coalition d'organisations populaires militant contre l'expansion portuaire, tout en

A striking tale of opposing views

Roger Emsley and Robin Silvester will likely never be chums. Their respective passions run in opposite directions over the most controversial (and expensive) project ever proposed for Canada's Pacific Gateway.

Mr. Emsley is as ardently opposed to the Port of Vancouver's proposed Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) as Mr. Silvester is committed to its construction. Mr. Emsley, a transportation industry consultant with a lengthy career as systems analyst, has led a broad coalition of grass-roots organizations aligned under the banner 'Against Port Expansion' while meticulously following the details of a



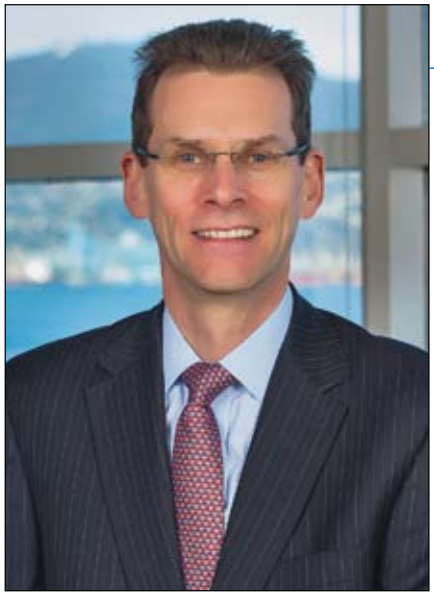
Aerial view of Roberts Bank facilities where the Vancouver Fraser Port Authority has proposed to build RBT2 to meet future container demands.

Vue aérienne des installations de Roberts Bank où l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a proposé de construire RBT2 pour satisfaire à la demande future en matière de conteneurs.

©VFPA

federal Environmental Assessment Panel's process for the last nine years. Mr. Silvester, President and CEO of the Port of Vancouver, with a background in marine mergers and acquisitions, insists the $3.5 billion RBT2 project is the only viable alternative to meet Asian container trade volumes on Canada's west coast by 2030.

Both now anxiously await a decision from the federal Environment Minister who received the Panel's Report in 2019. However, in a further delay, the federal government made a post-report request last year for more information from the Port, submitted in June this year, and over which Mr. Emsley has called foul. The primary issue is the scientific credibility of the Port's claim it can recreate a critical substance called Biofilm on scale large enough to replace what the RBT2 project will destroy of the natural substance.



©DR

Robin Sylvester considers the RBT2 concept as a vital solution to meet future container demands.

Robin Sylvester considère le concept RBT2 comme une solution essentielle pour répondre aux futures demandes de conteneurs.

Identifying science and facts

Biofilm is the life-sustaining food source for the migratory birds feeding in the estuary waters where the massive RBT2 artificial island is to be built. While scientists from Environment and Climate Change Canada as well as other experts from around the world have disputed the claim, Mr. Emsley, through an access to information request, discovered the ECCC scientist's position on the matter was excluded from the Assessment Panel's final report. The affair now has the potential to taint the review process just as it finally reached its conclusion. Mr. Emsley recently told *Maritime Magazine*, "If government ignores science, facts and evidence, I will expose them. I know our group and others will take this to court. We can win, we will win."

Mr. Silvester has indicated he has little time for projects that compete with RBT2. In a speech to the Greater Vancouver Board of Trade last year, he made a jaw-dropping disclosure: "My organization has been spending $1million to $2-millon a month on this process. We're employing experts in the field of all the areas we need to be providing to ensure this project is done properly. We are a very sophisticated proponent. We're not just another operator in a port that thinks they can bring a project forward."

One of those operators is GCT Terminals, operator of the Port of Vancouver's largest container terminal at Deltaport, on the Roberts Bank shore, a short distance away from proposed site of RBT2. When the Port would not approve GCT's alternative to RBT2 – a fourth berth at its Deltaport facility – which it says is sufficient to meet the Port's required capacity expansion, and without the environmental damage of RBT2, GCT announced two years ago it was taking legal action against the Port for its conflicted role as landlord and regulator, and now as well as a competitor with its RBT2 project.

suivant scrupuleusement les travaux d'une commission fédérale d'évaluation environnementale depuis neuf ans. M. Silvester est PDG du Port de Vancouver; il a des antécédents dans le domaine des fusions et acquisitions. Il estime que le projet RBT2 de 3,5 milliards de dollars est la seule façon viable de satisfaire aux volumes prévus d'ici 2030 pour le trafic de conteneurs entre l'Asie et la côte Ouest.

Tous deux attendent impatiemment une décision du ministre fédéral de l'Environnement, qui a reçu le rapport de la commission d'évaluation en 2019. Cependant, un nouveau contretemps est survenu. L'an dernier, le gouvernement a demandé au Port de fournir un complément d'information – qui a été soumis en juin cette année et que M. Emsley a dénoncé. Le principal enjeu est la crédibilité scientifique de la prétention du Port voulant qu'il pourra recréer une substance naturelle vitale, le biofilm, en quantité suffisante pour remplacer ce que le projet RBT2 détruira.

La science et les faits

Le biofilm est la source d'alimentation indispensable aux oiseaux migrateurs qui font escale dans l'estuaire où serait construite l'immense île artificielle RBT2. Les scientifiques d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) ainsi que des spécialistes d'autres pays ont contesté la prétention du Port, mais à la suite d'une demande d'accès à l'information, M. Emsley a appris que le point de vue des scientifiques d'ECCC a été exclu du rapport final de la commission d'évaluation. L'affaire pourrait maintenant entacher le processus d'évaluation au moment où il a finalement abouti à sa conclusion. «Si le gouvernement ne tient pas compte de la science, des faits et des preuves, je l'exposerai, a récemment déclaré M. Emsley au *Maritime Magazine*. Je sais que notre groupe et d'autres s'adresseront aux tribunaux. Nous pouvons gagner, et nous gagnerons.»

M. Silvester a fait savoir qu'il n'a guère de temps pour des projets qui feraient concurrence à RBT2. Dans une allocution à la chambre de commerce du Grand Vancouver l'année passée, il a révélé un fait stupéfiant: «Mon organisation dépense 1 à 2 millions de dollars par mois pour ce processus. Nous engageons des experts de tous les domaines pertinents pour nous assurer que ce projet se fait convenablement. Nous sommes un promoteur très sérieux. Nous ne sommes pas simplement un autre exploitant portuaire croyant pouvoir faire passer un projet.»

Un de ces exploitants est GCT, qui a le plus grand terminal à conteneurs du Port de Vancouver, à Deltaport, sur le rivage de Roberts Bank non loin du site proposé de RBT2. Le Port a refusé d'approuver la proposition de GCT qui serait une solution de rechange à RBT2: un quatrième poste d'amarrage

à ses installations de Deltaport. GCT affirme pourtant qu'elle satisferait aux besoins d'expansion du Port sans endommager l'environnement comme le ferait RBT2. Face au refus, GCT a annoncé il y a deux ans qu'elle intenterait une poursuite contre le Port, considérant qu'il est en situation de conflit car à la fois propriétaire et autorité de réglementation, et maintenant concurrent, avec son projet RBT2.

M. Emsley a largement critiqué le processus du projet RBT2, mais aussi rappelé la vision originale du concept de Porte du Pacifique, selon laquelle le développement du Port de Prince Rupert était prioritaire par rapport à la région urbaine déjà congestionnée autour du Port de Vancouver. En février de cette année, M. Emsley a été heureux de voir le Port de Prince Rupert et l'exploitant de terminaux à conteneurs DP World annoncer une étude de faisabilité sur l'ajout d'une capacité de 2 millions d'EVP pour les marchés du Canada en Asie-Pacifique.

Cependant, la commission d'évaluation de RBT2 a exclu de considérer Prince Rupert comme une solution «parce que Prince Rupert ne se trouve pas dans la juridiction du promoteur [le Port de Vancouver]». Voilà qui mettait en lumière la dominance du Port de Vancouver dans tout ce dossier, mais aussi une question fondamentale au sujet de la structure de gouvernance portuaire du Canada.

©DR

Roger Emsley has been leading a broad regional coalition strongly opposing the RBT2 project.

Roger Emsley a assumé la direction d'une vaste coalition régionale vivement opposée au projet RBT2.

La vision régionale de Zoran Knezevic

Zoran Knezevic, PDG du Port d'Alberni à l'extrémité sud de l'île de Vancouver, décrit sommairement le Port de Vancouver, où il a travaillé pendant 15 ans: «beaucoup de personnes poussant pour RBT2 sans tenir compte des répercussions globales de leur projet, qui va augmenter la congestion sans nécessairement améliorer les transports dans l'ensemble». Il reproche au Port de Vancouver «de ne pas inclure les plus petits ports dans ses plans pour alléger sa congestion». M. Knezevic a dit qu'il avait proposé un plan au gouvernement fédéral il y a quelques années pour que tous les ports de la côte Ouest relèvent d'une seule et même administration. «Je crois qu'il manque une stratégie régionale», dit-il.

Son idée était identique à celle d'un rapport que l'honorable David Emerson, ministre responsable de la Porte d'entrée du Pacifique, avait demandé en 2008 et qui attend encore un suivi alors que son examen de la modernisation des ports a été achevé en 2016. «Il est de la plus haute importance que nos administrations portuaires comprennent qu'elles ne sont pas en concurrence entre elles, car le Canada n'a aucun intérêt à ce que ses ports de la côte Ouest se fassent concurrence, soutient le rapport. Nous recommandons qu'une administration portuaire unique soit créée.»

Si cette recommandation avait été mise en œuvre, comme les choses auraient pu être différentes!

In his many critiques of the RBT2 process, Mr. Emsley has also drawn attention to original vision of the Pacific Gateway concept, which saw the development of the Port of Prince Rupert as a priority over the already congested urban area around the Port of Vancouver. In February this year, Mr. Emsley was gratified when the Port of Prince of Rupert and container terminal operator DP world announced a feasibility study on adding capacity of 2-million TEU for Canada's Asia-Pacific markets.

However, the RBT2 Assessment Panel rejected considering Prince Rupert as a solution "because Prince Rupert is not within the Proponent's [Port of Vancouver] jurisdiction." While underscoring the Port of Vancouver's dominance in the entire affair, it also raises a more fundamental question on Canada's port governance structure.

Zoran Knezevic's regional strategy approach

Zoran Knezevic, President and CEO of the Port of Alberni on the southern end of Vancouver Island, describes the Port of Vancouver, where he worked for 15 years, as "a lot of people pushing RBT2 while not considering the overall impacts of their project, which is going to create more congestion and not necessarily improve transportation as a whole." He is critical of the Port of Vancouver for "not incorporating smaller ports into their plans to divert some of the congestion they have." Mr. Knezevic said he proposed a plan to the federal government a few years ago for single administration for all the ports on the west coast. I think there is a lack of a regional strategy," he said.

His idea was identical to a Report solicited by The Honourable David Emerson, Minister of the Pacific Gateway in 2008 and still awaiting action under Mr. Emerson's Port Modernization Review completed in 2016. One of the Report's recommendations says: "It is of the utmost importance that our port authorities are aware they are not competing with one another, for there is no benefit to Canada of having its west coast ports in competition. We recommend that a single port authority be created."

If that recommendation had been implemented, what a different story this might have been!

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE SEAWAY SYSTEM

HWY/AUT H_2O

SAVE TIME & SAVE MONEY

DIRECT ACCESS INTO ALL OF NORTH AMERICA

TRADING IN OVER 50 GLOBAL MARKETS

BULK, BREAK BULK, LIQUID & SPECIAL CARGO

SEAMLESS SUPPLY CHAIN WITH A CONNECTED NETWORK

SIMPLE. COMPETITIVE. CONNECTED.

EUROPE TO U.S. MID-WEST

5+ DAYS FASTER

U.S. MID-WEST TO NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H_2O 1-905-641-0309

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

Nick Savvides

Des navires passent de la Russie au Canada

Ex-Russia trade vessels redeployed to Canadian services

Le Canada bénéficie d'une forte hausse de capacité à partir d'Europe du Nord alors que des compagnies réaffectent à des routes transatlantiques des navires de cote glace qui ne peuvent plus desservir la Russie en raison de sanctions.

Les courtiers et consultants Alphaliner ont récemment rapporté que huit navires de Maersk, dont deux de ses navires collecteurs de 3596 EVP – le **Vayenga Maersk** et le **Vistula Maersk**, tous deux de cote glace 1A –, ont été intégrés à son service Canada Atlantic Express.

Pour sa part, Hapag-Lloyd a déplacé trois navires de 2330 à 2400 EVP de son service Mer du Nord-Baltique à un nouveau service saisonnier «AT3» entre l'Europe du Nord et le Canada, via Saint John.

Au total, la capacité entre la Russie et l'Europe s'est effondrée. Elle atteignait un sommet de 96 400 EVP en février, mais n'est plus que de 15 700 EVP. COSCO et X-Press Feederline fournissent encore des services ponctuels, alors que MSC

Canada has seen a significant increase in capacity out of Northern Europe as carriers redeploy ice-class vessels, no longer operating on Russian services due to sanctions, to transatlantic routes.

Broker and consultancy Alphaliner recently reported that eight ships with two of Maersk's 3,596 teu jumbo feeders, the **Vayenga Maersk** and **Vistula Maersk**, both Ice Class 1A, redeployed to its Canada Atlantic Express service.

For its part, Hapag-Lloyd moved three vessels of between 2,330 – 2,400 teu from its North Sea – Baltic service to a new seasonal North Europe – Canada 'AT3' service focusing on Saint John.

Altogether, capacity operating into and out of Russia from Europe has collapsed from a February high of 96,400 teu, to just 15,700 teu in total with COSCO and X-Press Feederline operating ad hoc services and MSC

Romania's Port of Constanta has witnessed a big influx of cargo as a result of the conflict in Ukraine.

Le port roumain de Constanta a connu une forte augmentation du fret en conséquence du conflit en Ukraine.

© PORT OF CONSTANTA

© PORT OF CONSTANTA

Much new activity at the grain storage facilities of the Port of Constanta

Surcroît d'activité aux installations céréalières du Port de Constanta.

and CMA CGM the only deepsea operators still advertising a St Petersburg call.

As previously reported the sanctions on Russian bound cargo have caused significant backlogs in North Sea ports, particularly, Rotterdam, Antwerp-Bruges and Hamburg, with the latter now also suffering from labour unrest as dockers look to improve their pay and conditions.

In a recent customer advisory Maersk reported that yard density in Hamburg remained "challengingly high" and cited additional concern from further industrial action in support of wage claims at the port.

In addition, Maersk said its Bremerhaven hub had reached "a critical level" that is "impacting yard density levels and waiting times at the port".

Furthermore, the carrier warned its customers that it will need to evacuate long-standing imports to off-dock facilities "if not picked up within reasonable time frames".

Romania's Constanta seeing freight surge

On the other side of Europe, in the East the Black Sea ports of Varna in Bulgaria and Constanta in Romania have been seeing a significant increase of freight also as a result of the conflict in Ukraine.

With Ukrainian ports, Mariupol on the Sea of Azov, and Odessa on the Black Sea blockaded by Russian ships and also mined making commercial shipping impossible, freight from the country has been looking for alternative routes out of the country. One route out of Odessa was by train, organised by MSC and Maersk, but the service was stopped once a bridge had been destroyed by Russian missiles.

et CMA CGM sont les seuls exploitants de services de transport en haute mer qui annoncent encore une escale à Saint-Pétersbourg.

Les sanctions visant le fret destiné à la Russie ont causé de forts encombrements dans les ports de la mer du Nord. C'est le cas en particulier à Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg. Le port allemand souffre aussi de conflits de travail, les débardeurs cherchant à obtenir de meilleurs salaires et de meilleures conditions.

Maersk a récemment indiqué dans un avis aux clients que le taux élevé d'occupation des terminaux continue de poser des difficultés, et disait aussi craindre de nouveaux moyens de pression à l'appui de revendications salariales au port.

Par ailleurs, Maersk a signalé que sa plaque tournante de Bremerhaven a atteint un «niveau critique» qui a des répercussions sur les taux d'occupation des terminaux et les temps d'attente au port.

De plus, le transporteur a prévenu ses clients qu'il devra évacuer des quais les importations qui ne sont pas emportées dans des délais raisonnables.

Forte augmentation du fret au port roumain de Constanta

De l'autre côté de l'Europe, des ports de la mer Noire – Varna en Bulgarie et Constanta en Roumanie – ont connu une forte augmentation du fret, également en conséquence du conflit en Ukraine.

Les ports ukrainiens de Marioupol sur la mer d'Azov et d'Odessa sur la mer Noire sont bloqués par des navires russes, et leurs eaux sont minées, les rendant inaccessibles pour la navigation commerciale. Les exportations du pays doivent donc trouver d'autres routes. MSC et Maersk ont organisé un transport par train à partir d'Odessa, mais le service a été interrompu après qu'un pont a été détruit par des missiles russes.

Pendant un temps, des marchandises étaient transportées par train et par camion jusqu'au Port d'Izmail, sur la frontière roumaine, où les conteneurs peuvent être chargés sur des barges fluviales pour parvenir à Constanta. Même si le service fluvial/ferroviaire à partir du terminal TIS Pivdennyi de DP World au Port Yuzhnyi n'est plus opérationnel, le service fluvial jusqu'à Constanta reste possible.

Les options par camion jusqu'à Varna, à 150 km au sud de Constanta, sont aussi envisagées étant donné que Constanta devient congestionné avec du fret ukrainien.

Selon Daniil Melnychenko, analyste auprès d'Informall BG, à Odessa: «Varna est une option intéressante pour les expéditeurs voulant déplacer des cargaisons efficacement, et le supplément de coût du transport jusqu'à Varna est compensé par des frais de manutention moins onéreux et des services de débardage abordables.»

Cependant, Kostadin Dimitrov, gestionnaire du terminal Ouest à Varna, prévient que les restrictions de compagnies maritimes concernant le matériel de conteneurs entrant en Ukraine est le principal frein aux importations en conteneurs allant de Varna (et Constanta) vers l'Ukraine. Or, les importations étaient la principale cause de congestion, vu le temps nécessaire au dépotage des conteneurs.

Cette congestion, explique Cosmin Carstea, PDG de DP World Roumanie, motive la stratégie de l'entreprise de Dubaï pour la région de la mer Noire. «Nous essayons de faciliter le commerce, dit-il, alors que les expéditeurs tentent de trouver des routes différentes à partir de la Roumanie.»

M. Carstea ajoute qu'il y a quelques mois, c'était la pandémie qui retardait les cargaisons. Ensuite, les restrictions chinoises. Et maintenant, c'est le conflit en Ukraine. À la fin juin, DP World a annoncé qu'elle allait construire un terminal ro/ro à Constanta pour rejoindre la Route de la soie ferroviaire/maritime venant de Chine en passant par le Kazakhstan, la mer Caspienne et Constanta.

«Le nouveau terminal pourra accueillir un navire par jour, et pourra desservir environ un tiers de remorques non accompagnées et deux tiers de camions avec chauffeur, explique M. Carstea. Les camions avec chauffeur rejoindront directement le réseau routier, mais nous prévoyons que le fret non accompagné sera expédié par train.»

Les liaisons ferroviaires pourront relier Constanta aux ports d'Europe de l'Ouest en passant par une série de terminaux à conteneurs intérieurs, depuis Aiud, au nord-ouest de Constanta, jusqu'à Novi Sad, en Serbie, et au-delà. Le terminal d'Aiud devrait être opérationnel d'ici la mi-2023, et celui de Novi Sad devrait être achevé en 2024.

Initially freight was transported by rail and truck to Izmail Port on the Romanian border and from there, containers will be loaded onto river barges for Constanta. Even though the river/rail service out of DP World's TIS Pivdennyi terminal in Port Yuzhnyi is no longer operational, the river service into Constanta remains an option.

Moreover, trucking options to Varna, 150Km south of Constanta are also under consideration as Constanta becomes congested with Ukrainian freight.

Daniil Melnychenko, data analyst at the Odessa-based Informall BG, said: "Varna is an appealing option for freight forwarders willing to move cargo seamlessly while the extra cost of travelling to Varna is compensated by cheaper cargo handling charges and affordable stevedore services."

However, Kostadin Dimitrov, manager of the Varna West Terminal, struck a note of caution, saying, that shipping line restrictions on container equipment entering Ukraine was the main bottleneck for import container traffic moving from Varna (and Constanta) to Ukraine. And import cargo was the main cause of congestion with the time consuming unstuffing of containers being the main reason.

It is because of this congestion that DP World's Cosmin Carstea, CEO at DP World Romania, explained the Dubai company's strategy for the Black Sea region.

"We are trying to facilitate trade flows," said Mr Carstea, "As traders try to find different routes from Romania."

Mr Carstea added that a few months ago it was the pandemic delaying cargo, then the China restrictions and now it's the conflict in Ukraine. In late June DP World announced it will build a ro-ro terminal in Constanta that would link the Silk Road rail/sea route from China through Kazakhstan, across the Caspian Sea and ultimately to Constanta.

"The new terminal will handle one ship a day and that will accommodate roughly one-third unaccompanied trailers and two-thirds driver accompanied trucks. Trucks with a driver will head directly to the motorway network, but we expect the unaccompanied freight to be distributed by train," explained Mr Carstea.

Moreover, the rail links will be capable of connecting Constanta with western European ports via a series of inland container terminals at Aiud, northwest of Constanta, to Novi Sad in Serbia and beyond. The Aiud ICT is expected to be operational by mid-2023, while the Novi Sad ICT is slated for completion in 2024.

© PORT OF CONSTANTA

Carroll McCormick

Indigenous residents make significant contribution to SAR services

Helicopters, massive ships and even hovercraft, sporting the Canadian Coast Guard's (CCG) familiar red and white paint scheme, are the best-known faces of this country's Search and Rescue (SAR) services. But in the vast North, where things often must be done differently, Indigenous coastal communities are operating SAR boats in programs provided by the CCG. With them, local crews with valuable local knowledge can respond quickly to marine emergencies. One such program is the Indigenous Community Boat Volunteer Program (ICBVP) launched by the CCG in 2017 under the Federal Government's Oceans Protection Plan (OPP). The OPP started with a $1.5-billion, five-year budget, beginning in 2017-18. The ICBVP is a member of the 4,000 volunteer-strong Canadian Coast Guard Auxiliary.

Another is the Inshore Rescue Boat (IRB) program, created in the 1970s as part of Canada's Career Oriented Summer Employment Program, which later became the Federal Student Work Experience Program.

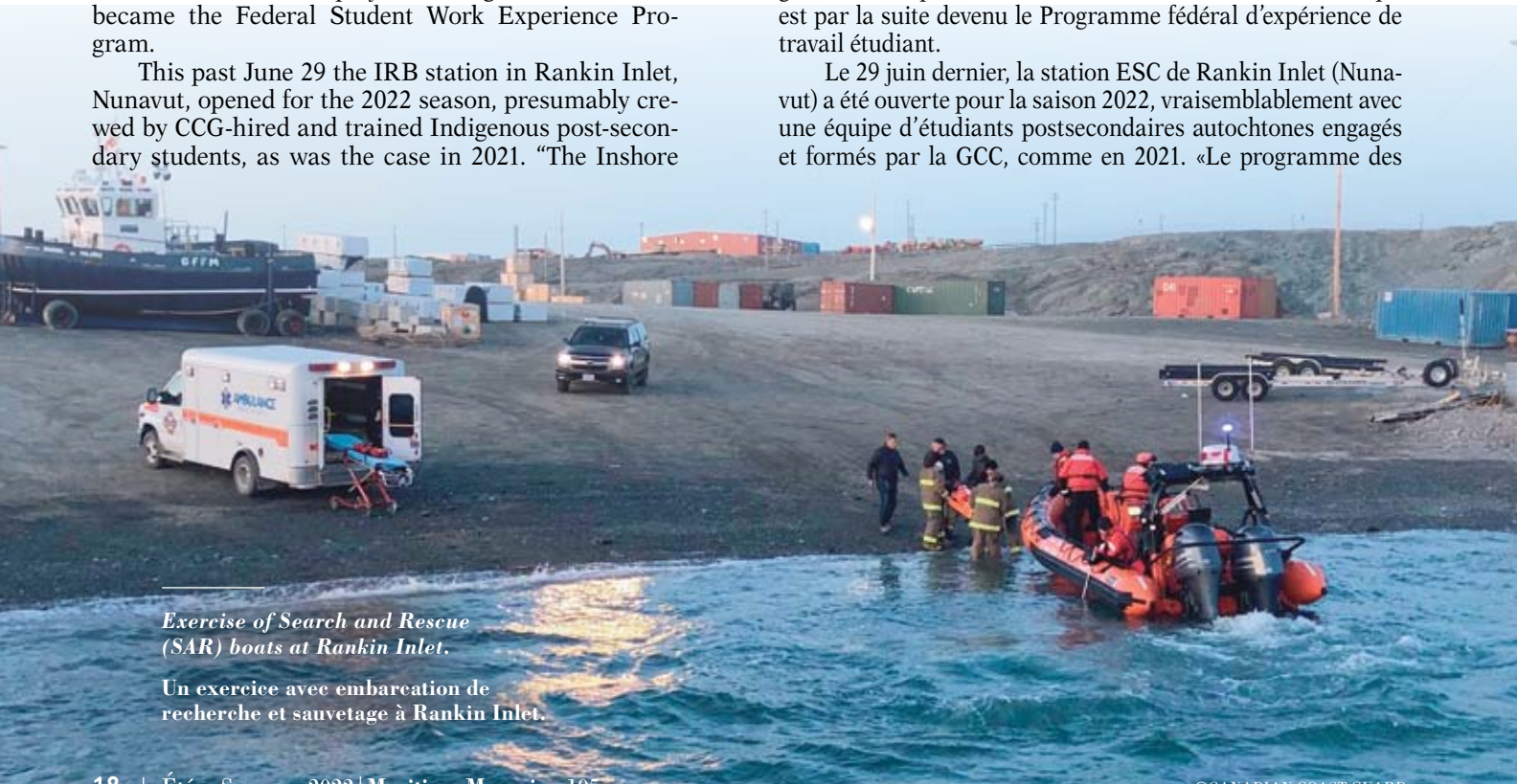
This past June 29 the IRB station in Rankin Inlet, Nunavut, opened for the 2022 season, presumably crewed by CCG-hired and trained Indigenous post-secondary students, as was the case in 2021. "The Inshore

Les Autochtones apportent une importante contribution aux services de SAR

Les hélicoptères, imposants bateaux et même aéroglisseurs arborant le familier schéma rouge et blanc de la Garde côtière canadienne (GCC) font immédiatement penser aux services de recherche et sauvetage (SAR) du pays. Dans les grands espaces du Nord toutefois, où les choses doivent être faites autrement, les communautés autochtones côtières exploitent des bateaux SAR fournis par la GCC. Grâce à eux, des équipages locaux possédant une précieuse connaissance de la région peuvent intervenir rapidement lors d'urgences maritimes. Ils le font, par exemple, dans le cadre du Programme de bénévolat des bateaux communautaires autochtones (PBBCA) lancé en 2017 et faisant partie du Plan de protection des océans (PPO) du gouvernement fédéral. Le PPO a démarré avec un budget de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans à partir de 2017-2018. Les effectifs du PBBCA sont membres de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), qui en compte 4000.

Il y a aussi le programme des embarcations de sauvetage côtier (ESC), créé dans les années 1970 dans le cadre du Programme d'emplois d'été axés sur la carrière du Canada, qui est par la suite devenu le Programme fédéral d'expérience de travail étudiant.

Le 29 juin dernier, la station ESC de Rankin Inlet (Nunavut) a été ouverte pour la saison 2022, vraisemblablement avec une équipe d'étudiants postsecondaires autochtones engagés et formés par la GCC, comme en 2021. «Le programme des



Exercise of Search and Rescue (SAR) boats at Rankin Inlet.

Un exercice avec embarcation de recherche et sauvetage à Rankin Inlet.

©CANADIAN COAST GUARD

©CANADIAN COAST GUARD

Five additional SAR boats are currently being built for northern communities.

Cinq bateaux de sauvetage supplémentaires sont en voie de construction pour les communautés nordiques.

embarcations de sauvetage côtier offre une expérience de travail pratique aux membres d'équipage, qui acquièrent des compétences en sauvetage, et fournit des services supplémentaires de recherche et de sauvetage maritime pendant la saison estivale, explique la GCC. À Rankin Inlet, l'équipage des embarcations de sauvetage côtier joue un rôle important dans le système de préparation et d'intervention en cas d'urgence, en collaboration avec la Garde côtière auxiliaire canadienne, les Inuits et les premiers intervenants locaux, afin d'accroître la sécurité maritime dans les eaux arctiques.»

Au cours de la saison 2021, de juin à septembre, la station ESC de Rankin Inlet a effectué quatre exercices de formation, répondu à trois situations de SAR et parcouru plus de 854 milles marins (NM) – soit près de 1600 km, pour les terriens. En 2020, elle avait répondu à six situations SAR, effectué trois exercices de formation et parcouru plus de 2062 NM ou 3800 km.

Les équipages ESC sont formés pour intervenir lorsque surviennent divers incidents, comme des navires échoués, perdus, chavirés ou ayant un feu à bord, et des urgences médicales. Ils font aussi de l'éducation publique sur la sécurité nautique pour les communautés qu'ils desservent, abordant par exemple les règles de la navigation, l'équipement de sécurité requis à bord des navires, l'hypothermie, les restrictions à la navigation et la réglementation.

La GCC a indiqué plus tôt cette année que 10 millions de dollars du PPO avaient été distribués à 35 communautés autochtones côtières, y compris 10 au Nunavut et six aux Territoires du Nord-Ouest, pour la réparation et l'achat de bateaux et d'équipement.

En décembre dernier, la GCC a rapporté que le PBBCA utilisait 16 nouveaux navires SAR dans la région de l'Arctique, «ce qui permet aux collectivités locales d'intervenir en cas d'incidents de recherche et sauvetage le long de leurs côtes».

«Cinq autres bateaux communautaires sont en cours de construction pour Aklavik (Territoires du Nord-Ouest), Igloolik (Nunavut), Kangiqsujuaq (Québec), Naujaat (Nunavut) et Sanirajak (Nunavut), ajoute la GCC. Les livraisons sont prévues pour 2022.» Les constructeurs sont Stanley Boats à Parry Sound (Ontario) et Metalcraft Marine à Kingston (Ontario). Le 17 juin, la GCC a confirmé au *Maritime Magazine* que ces navires sont encore en voie d'être livrés cette année, avec les réserves habituelles pour les livraisons dans l'Arctique. «La livraison de ces navires dépend des calendriers des transporteurs maritimes commerciaux. Tous ces navires comptent sur le transport commercial à un moment ou un autre, et les horaires peuvent changer selon les conditions opérationnelles.»

Pour l'avenir, la GCC est confiante: «Dans le cadre de la prochaine phase du Plan de protection des océans, cette initiative continuera de renforcer, d'améliorer ou de maintenir la capacité des communautés à participer aux activités d'intervention en cas d'incident maritime.»

Rescue Boat program provides hands-on work experience to crew members who learn life-saving skills and provides additional maritime search and rescue services during the summer season. In Rankin Inlet, the Inshore Rescue Boat crew is an important part of the emergency preparedness and response system, working together with the Canadian Coast Guard Auxiliary, Inuit, and local first responders to increase maritime safety in Arctic waters," the CCG explains.

During the 2021 season, which ran from June to September, the Rankin Inlet IRB station conducted four training exercises, responded to three SAR cases, and motored over 854 nautical miles (NM), or nearly 1,600 kilometres (km) in landlubber speak. In 2020 it responded to six SAR cases, conducted three training exercises, and traveled over 2,062 NM, or just over 3,800 km.

The incidents the IRB crews are trained to respond to include vessels running aground, lost, capsized, and burning boats, and medical emergencies. They also provide public education on boating safety issues for the communities they serve, such as the rules of navigation, the required safety equipment for vessels, hypothermia, boating restrictions, and regulations.

The CGG reported earlier this year that $10 million in OPP funding has been distributed to 35 Indigenous coastal communities, across Canada, including 10 in Nunavut and six in the Northwest Territories, to repair and purchase boats and equipment.

Last December the CCG reported that the ICVBP was operating 16 new dedicated search and rescue vessels in the Arctic region, "…enabling local communities to respond to search and rescue incidents off their coastlines."

The CCG also notes that, "Five additional community boats are currently being built for Aklavik, NWT, Igloolik, NU, Kangiqsujuaq, QC, Naujaat, NU, and Sanirajak, NU, with expected deliveries in 2022." The builders are Stanley Boats in Parry Sound, Ontario, and Metalcraft Marine in Kingston,Ontario. This June 17 the CCG told *Maritime Magazine* that these boats were still on schedule for delivery this year, with the usual caveats for deliveries to the Arctic. "Delivery for these vessels depends on the commercial sealift schedules. All these vessels are reliant on commercial transportation at some point, and schedules are subject to change, based on operational conditions."

Looking forward, the CCG has noted elsewhere that, "Under the next phase of the Oceans Protection Plan, this initiative will continue to build, enhance, or sustain communities' capacity to participate in marine incident response activities."

Opportunities beckon for Canadian industry amidst supply chain challenges

Le Canada a diverses possibilités pour surmonter les difficultés de la chaîne d'approvisionnement

Colin Laughlan • Leo Ryan

A panoramic view of spectacular Hong Kong, which remains Asia's largest commercial and financial centre.

Panorama spectaculaire de Hong Kong, qui reste le plus grand centre commercial et financier d'Asie.

As Canada's international trade flows began to recover after two years of pandemic-related disruptions at the close of 2021, Russia's war in Ukraine launched in mid-Q1 this year produced another global upheaval challenging traders worldwide. The World Bank's Global Economic Prospects, updated in June, expects global growth "to slow sharply from 5.7% in 2021 to 2.9% in 2022."

In a recent overview of Asia trade trends, Canada's Trade Commissioner Service noted that Asia encompasses four of our top 10 trading partners: China, Japan, South Korea and, as of 2020, Vietnam.

It also confirmed that Canada's merchandise trade with the region has increased significantly over the past decade – from $139 billion in 2011 to a peak of $205 billion in 2018, before falling slightly to $198 billion in 2020. As to trade in services with the region, this has grown by 66% since 2011. In 2020, it stood at $37 billion, with a near-even distribution of payments and receipts.

Despite present global economic and supply chain uncertainties, the Trade Commissioner Service maintained a bullish perspective of what it described as "countless opportunities for Canadian companies in every part of this region." Singled out was the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) for offering advantages as giving "a leg up on many of its competitors." Canada also has free trade agreement with South Korea, the world's 10th largest economy.

Much of Canada's current focus on trade diversification is within 18 APEC economies (excluding Russia and the USA): Australia, Brunei Darussalam, Chile, China, Hong Kong, Indonesia, Japan, South Korea, Malaysia, Mexico, New Zealand, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Sin-

©DREAMSTIME

À la fin de 2021, le commerce international du Canada commençait à se rétablir après deux ans de perturbations liées à la pandémie. Puis, au milieu du premier trimestre, la guerre entamée par la Russie en Ukraine a causé un nouveau bouleversement mondial. Selon son rapport de juin sur les perspectives économiques mondiales, la Banque mondiale prévoit que la croissance mondiale baissera sensiblement, de 5,7 % en 2021 à 2,9 % en 2022.

Le Service des délégués commerciaux du Canada a récemment fait le point sur les tendances du commerce avec l'Asie, où se trouvent 4 de nos 10 premiers partenaires commerciaux: Chine, Japon, Corée du Sud et, depuis 2020, Vietnam.

Il confirmait que le commerce de marchandises avec cette région a augmenté sensiblement dans la dernière décennie. Il est passé de 139 milliards de dollars en 2011 à un sommet de 205 milliards de dollars en 2018, avant de retomber légèrement, à 198 milliards de dollars en 2020. Le commerce de services avec la région a augmenté de 66 % depuis 2011. En 2020, il en était à 37 milliards de dollars, presque également répartis entre paiements et recettes.

Malgré les actuelles incertitudes de l'économie mondiale et des chaînes d'approvisionnement, le Service des délégués commerciaux reste optimiste, voyant «d'innombrables possibilités pour les entreprises canadiennes dans chaque partie de cette région». En particulier, il considère que l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP) donne au Canada «une longueur d'avance sur bon nombre de ses concurrents». Le Canada a aussi un accord de libre-échange avec la Corée du Sud, qui se classe en 10e position des plus grandes économies du monde.

Goldy Hyder of the BCC is an ardent advocate of Canadian businesses partnering with Korean and other Asian enterprises.

Goldy Hyder, du CCA, est un fervent promoteur des partenariats d'entreprises canadiennes avec des entreprises de Corée et d'ailleurs en Asie.

gapore, Taiwan, Thailand, and Vietnam. Canada's total two-way merchandize trade in these economies exceeded $184- billion in 2021. It expands considerably the potential scale of Canada's merchandise trade beyond its 10 trading partners within the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), which reached $103-billion last year. The burgeoning smaller economies in the Asia Pacific now appear as a prime opportunity to tap into the region's potential beyond the high performance trade engines of China, Japan, Singapore, Korea and Australia.

The International Monetary Fund's forecast this past April projects emerging and developing Asian economies to achieve 5.4% growth in 2022 and 5.6% in 2023, ahead of China at 4.4% and 5.1% respectively.

The high-standard CPTPP, with chapters on a wide range of issues including intellectual property, labour and environment standards, investment, trade in services, regulatory cooperation, and transparency in state owned enterprises, remains an attractive proposition to both Pacific and Asian economies. Ecuador has applied for membership so as to align with neighboring Andean members Peru and Chile, while China and Taiwan applied for accession to the Agreement last year. Thailand and South Korea have also expressed an interest in joining.

Korea's decision to apply was followed quickly this past May by a joint announcement from the Business Council of Canada and the Federation of Korean Industries of a new strategic partnership to connect leaders from both countries. BCC President and CEO, Goldy Hyder, explained that the initiative comes at a time of rising protectionism and global volatility. "It is important to prioritize economic ties with like-minded countries such as Korea that share our commitment to both rules-based trade and democratic values," he said.

Une bonne part des efforts actuels du Canada pour diversifier son commerce visent 18 économies de l'APEC (excluant la Russie et les États-Unis): Australie, Brunéi Darussalam, Chili, Chine, Corée du Sud, Hong Kong, Indonésie, Japon, Malaisie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pérou, Philippines, Singapour, Taïwan, Thaïlande et Vietnam. Le commerce bilatéral de marchandises du Canada avec ces économies dépassait les 184 milliards de dollars en 2021. Voilà qui rehausse considérablement l'ampleur potentielle du commerce de marchandises du Canada au-delà de celui auquel il s'adonne avec ses 10 partenaires du PTPGP, qui s'élevait à 103 milliards de dollars l'année passée. Les petites économies florissantes d'Asie-Pacifique semblent maintenant présenter une excellente possibilité de tirer parti du potentiel de la région au-delà des moteurs du commerce que sont la Chine, le Japon, Singapour, la Corée et l'Australie.

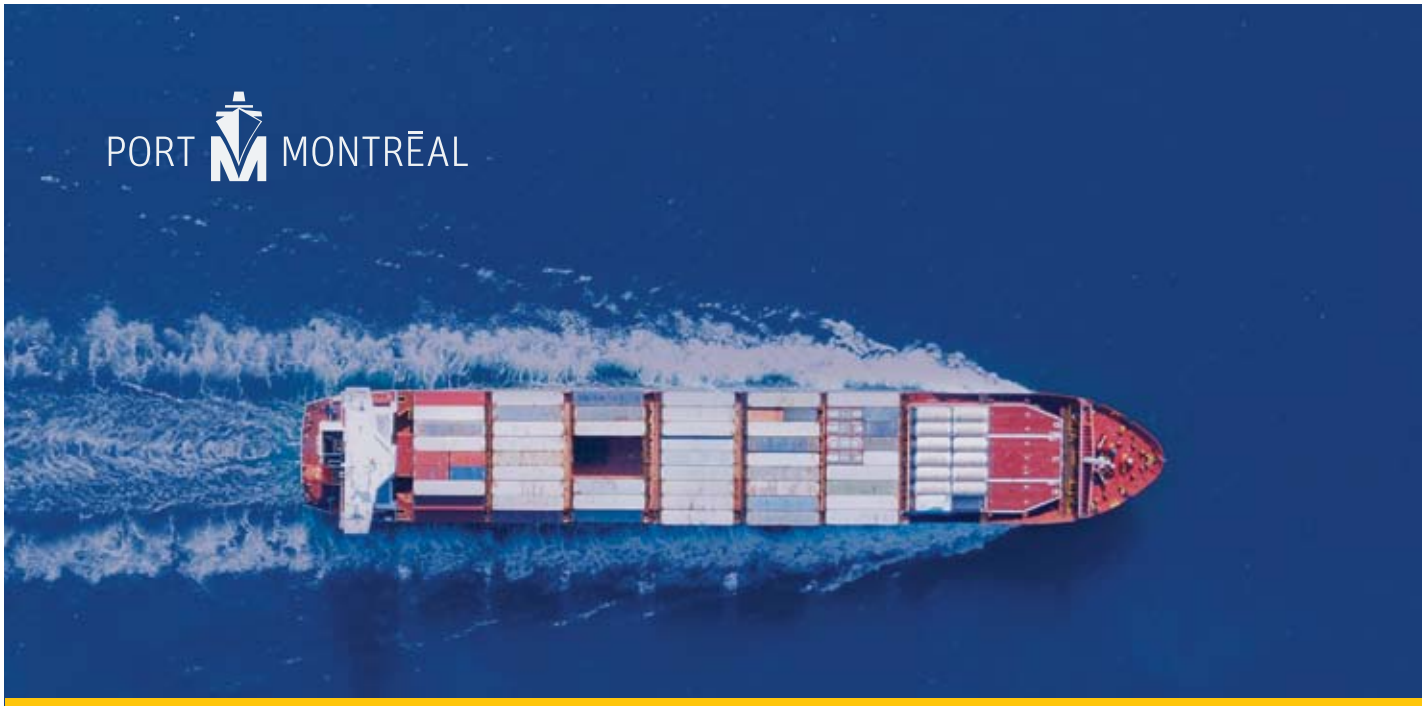
Selon les prévisions d'avril du Fonds monétaire international, les économies émergentes et en développement d'Asie connaîtront une croissance de 5,4 % en 2022 et de 5,6 % en 2023, surpassant les 4,4 % et 5,1 % de la Chine.

Le PTPGP, avec ses normes élevées dans de nombreux domaines comme la propriété intellectuelle, les conditions de travail, l'environnement, l'investissement, le commerce de services, la coopération réglementaire et la transparence des entreprises d'État, reste intéressant pour les économies du Pacifique et d'Asie. L'Équateur a demandé à y adhérer, pour rejoindre ses voisins des Andes qui en sont déjà membres, le Pérou et le Chili. La Chine et Taïwan ont demandé l'accès à l'accord l'année passée. La Thaïlande et la Corée du Sud ont aussi exprimé leur intérêt en ce sens.

Quand la Corée a décidé de demander l'adhésion en mai dernier, le Conseil canadien des affaires (CCA) et la Fédération des industries coréennes ont aussitôt annoncé un nouveau partenariat stratégique pour créer des liens entre chefs d'entreprises des deux pays. Le président et chef de la direction du CCA, Goldy Hyder, a expliqué que l'initiative a été prise alors qu'augmentent le protectionnisme et la volatilité à l'échelle mondiale. «Il est important de prioriser les liens économiques avec des pays aux vues similaires comme la Corée, qui partage notre engagement en faveur du commerce fondé sur les règles et des valeurs démocratiques», a-t-il dit.

Possibilités de partenariats

Le CCA milite aussi pour que le gouvernement du Canada approuve l'accession de la Corée au PTPGP. Un récent rapport de recherche de l'École Munk des affaires internationales et politiques publiques de l'Université de Toronto affirme d'ailleurs que «les entreprises canadiennes peuvent chercher à former des partenariats avec des entreprises coréennes pour accéder au reste du marché asiatique, où la présence de la Corée est en augmentation».



Zero Average anchorage wait time

Beat maritime traffic with the Port of Montreal.

It's peak shipping season, but delays and bottlenecks are escalating across North America. The good news is importers and exporters can skip vessel congestion at the Port of Montreal, where the **average waiting time at anchorage is zero**.

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

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

Partnering options

The BCC is also advocating for Korea's CPTPP accession approval by the Canadian government, as does a recent research paper from the University of Toronto's Munk School of Global Affairs and Public Policy which states: "Canadian businesses can look to partnering with Korean businesses to access the rest of the Asian market where Korea's presence is growing."

In addition to its expanding trade prospects within the CPTPP, Canada's ongoing talks for new bilateral trade agreements with the ASEAN bloc as well as with Indonesia are also aimed at strengthening our trade ties in the region.

With an eye on trade with China – Canada's largest Asian trade partner and second-largest single nation world partner after the United States – the University of Alberta's China Institute research showed record levels in both Canadian exports and imports were reached last year. "Despite the low level of bilateral relations, trade volume and trade activity between Canada and China has remained fairly steady through the pandemic when Canada's trade with the rest of the world seems to have declined significantly," Jia Wang, the Institute's Interim Director told *Maritime Magazine*.

A report by the Institute's researcher Darren Choi noted that: Canadian exports to China grew by 14% y-o-y in 2021 with the total export value surpassing the previous record set in 2018, when Canada exported $27.69 billion worth of goods to China. Canadian imports from China in 2021 reached $85.57 billion, 11.96% growth over the preceding year, the highest y-o-y growth since 2010.

Of particular note, Canadian exports of bituminous coal soared by 380% in 2021, vaulting to first place among Canada's exports to China at $3.5 billion.

Ms. Wang cautioned that Q1 data for this year show that Canadian exports to China appear to be changing. "We don't know why yet – we're going to analyze what caused it," she said. "If the internal economy of China due to Covid lockdowns and the Covid situation slowed down industry, that might have affected Canadian exports because we export of lot of raw materials and resources. But our imports from China are on a steady increase."

Meanwhile, Canada's $27-billion canola industry received good news in May this year with China's lifting of its 2019 ban on canola seed from Canadian grain companies, Richardson International and Viterra. During the three-year market access restriction, based on a non-tariff barrier (NTB) alleging 'dockage' was found in a shipment of Canadian Canola – imposed by China at a time of heightened political tensions between the two countries – it was costly to Canada with seed exports falling from $2.8 billion in 2018 to $800 million in 2019, $1.4-billion in 2020, and $1.8 billion in 2021, according to the Canola Council of Canada (CCC). Within a few weeks of the ban's removal, the CCC along with Cereals Canada and Pulse Canada released a jointly commissioned report on how the Government of Canada can address NTBs in Asia.

En plus d'accroître ses perspectives commerciales au sein du PTPGP, les discussions du Canada en vue de nouveaux accords bilatéraux avec des pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) ainsi qu'avec l'Indonésie visent aussi à renforcer nos liens dans la région.

En ce qui concerne le commerce avec la Chine, le plus grand partenaire commercial du Canada en Asie et son deuxième partenaire au monde après les États-Unis, l'Institut de la Chine à l'Université de l'Alberta a constaté qu'aussi bien les exportations que les importations canadiennes ont atteint des niveaux records l'année passée. «Malgré le faible niveau des relations bilatérales, le volume du commerce et de l'activité commerciale entre le Canada et la Chine est resté assez stable pendant la pandémie, alors que le commerce du Canada avec le reste du monde semble avoir baissé sensiblement», a dit Jia Wang, directrice intérimaire de l'Institut, au *Maritime Magazine*.

Darren Choi, chercheur de l'Institut, a produit un rapport indiquant que les exportations canadiennes en Chine ont augmenté de 14 % en 2021, pour une valeur totale surpassant le record établi en 2018, quand le Canada a exporté pour 27,69 milliards de dollars de biens en Chine. En 2021, les importations canadiennes de Chine se sont élevées à 85,57 milliards de dollars, 11,96 % de plus que l'année précédente. C'était la plus forte augmentation annuelle depuis 2010.

En particulier, les exportations canadiennes de charbon bitumineux ont grimpé de 380 % en 2021, bondissant au premier rang des exportations vers la Chine, à 3,5 milliards de dollars.

M^me^ Wang considère avec prudence les données du premier trimestre 2022 qui semblent annoncer un changement dans les exportations canadiennes vers la Chine. «Nous ne savons pas encore pourquoi, dit-elle. Nous allons analyser ce qui l'a causé. Si l'économie intérieure de la Chine, à la suite des confinements et de la situation avec la COVID, ont ralenti l'industrie, il se peut que les exportations canadiennes aient été touchées, parce que nous exportons beaucoup de matières premières et de ressources. Toutefois, nos importations de Chine augmentent constamment.»

L'industrie canadienne du canola, qui vaut 27 milliards de dollars, a reçu de bonnes nouvelles en mai cette année, lorsque la Chine a levé son interdiction des graines de canola des entreprises canadiennes Richardson International et Viterra. Pendant trois ans, dans une période de tensions politiques entre les deux pays, la Chine a imposé une barrière non tarifaire limitant l'accès au marché. Elle soutenait que des «impuretés» avaient été trouvées dans une cargaison de canola canadien. La mesure a été coûteuse pour le Canada, dont les exportations de graines ont chuté: elles étaient de 2,8 milliards de dollars en 2018, puis de 800 millions de dollars en 2019, remontant ensuite à 1,4 milliard de dollars en 2020 et 1,8 milliard de dollars en 2021, selon le Conseil canadien du canola (CCC). Dans les semaines suivant la levée de l'interdiction, le CCC a produit, de concert avec Céréales Canada et Pulse Canada, un rapport sur la façon dont le gouvernement du Canada peut réagir aux barrières non tarifaires en Asie.

Perspectives prometteuses pour les exportations agricoles

Le rapport presse le gouvernement fédéral de prendre des mesures stratégiques pour assurer la croissance des exportations agricoles dans la région en ouvrant un nouveau bureau dans le sud-est de l'Asie. «Ce ne sont pas les tarifs douaniers

©DREAMSTIME

Seoul, the dynamic, densely-populated capital of South Korea, is technology and fashion oriented but also deeply traditional.

À Séoul, la technologie et la mode sont à l'honneur. Cependant, la dynamique et populeuse capitale de Corée du Sud est aussi profondément traditionnelle.

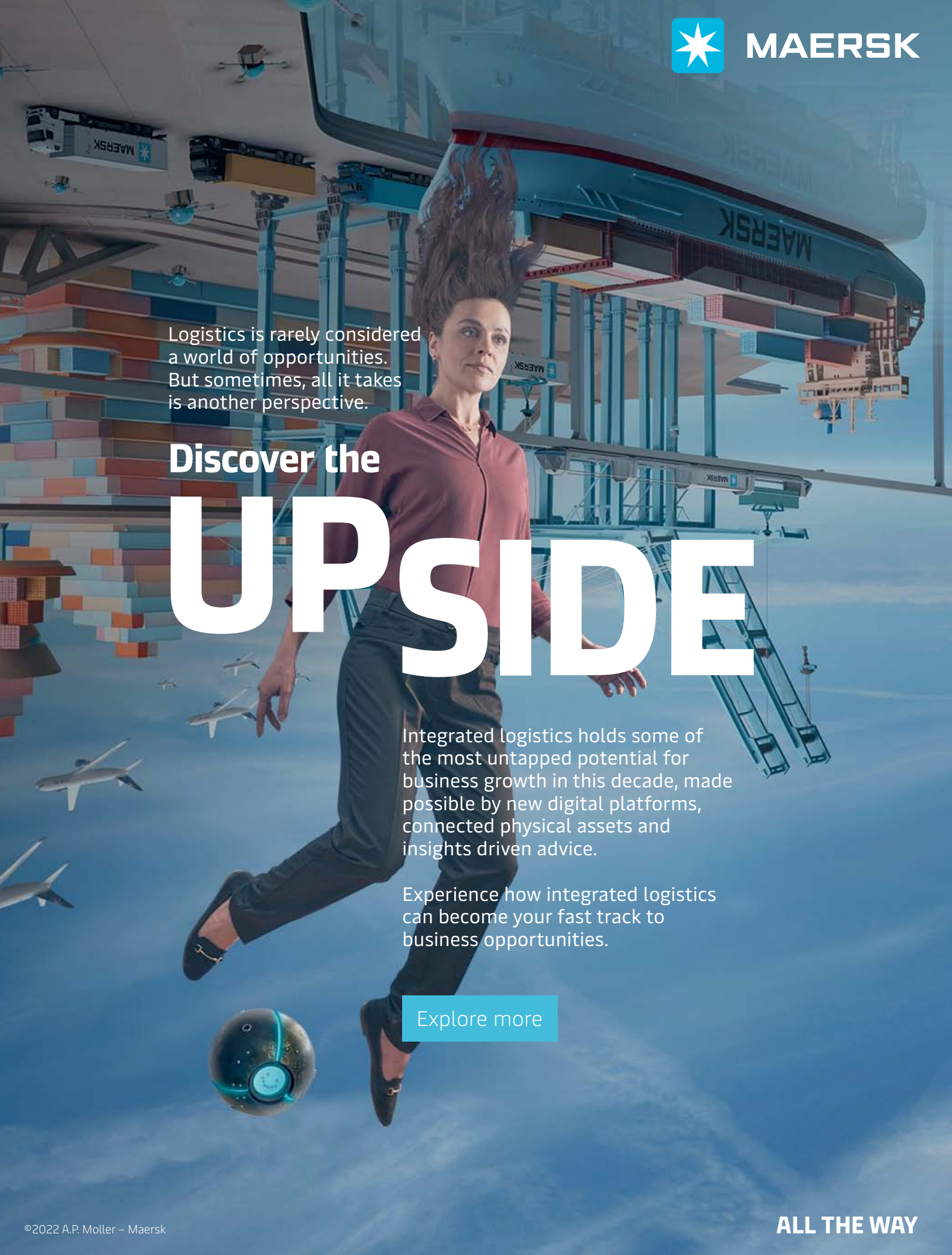
qui posent problème, ce sont les barrières non tarifaires, dit Jim Everson, président du CCC. Il y a des problèmes qui découlent parfois de motifs politiques. Pour ça, nous avons un corps diplomatique et des gens qui s'occupent de politiques, et nous comptons beaucoup sur notre Service des délégués commerciaux dans divers pays, donc nous ne voulons pas en détourner des ressources. Cependant, nous avons besoin de personnes qui connaissent la science et aussi les questions réglementaires pour harmoniser ces règlements sanitaires et phytosanitaires. Un élément clé est d'avoir une équipe multidisciplinaire dans les marchés, qui y a une présence durable.»

M. Everson note aussi que de nouvelles utilisations du canola apparaissent en raison de la demande croissante de biocarburants. «Le canola est déjà utilisé pour produire des biocarburants au Canada, aux États-Unis et en Europe. Il n'y en a qu'une petite proportion qui est utilisée pour des biocarburants, mais la possibilité suscite un intérêt croissant dans le monde entier», dit-il, en évoquant les avantages environnementaux. «Le canola peut servir à fabriquer du carburant diesel qui est chimiquement équivalent au pétrole, mais produit beaucoup moins d'émissions de GES.»

Promising outlook for agricultural exports

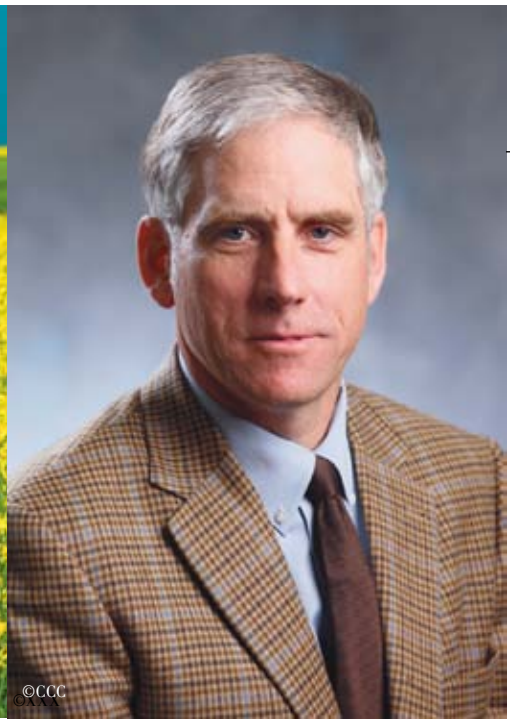
The report calls on the federal government to take strategic steps to secure the growth of agricultural exports to the region by establishing a new office in south east Asia. "Tariffs are not the issue – NTBs are the issue," said Jim Everson, Canola Council president. "There are issues that are sometimes politically motivated and [for which] we have a diplomatic corps and policy people, and we rely very heavily on our trade commissioner service in various countries, so we wouldn't want to take any resources away from that." he said. "But we need people who know the science and also the regulatory issues to align many of those sanitary and phytosanitary regulations. A key ingredient to securing that is to have a multidisciplinary team of people in the markets in a sustained way," he said.

Mr. Everson also noted there were new uses for canola arising from the emerging demand for bio-fuels. "Canola is already used to make bio-fuels in Canada, U.S. and Europe. Only a small proportion of it is used for bio-fuels but there is a growing interest in it around the world," he



©2022 A.P. Moller – Maersk

ALL THE WAY



The Canola Council of Canada's Jim Eversen sees non-tariff barriers as a key deterrent hampering the growth of agricultural exports.

Jim Eversen, du Conseil canadien du canola, considère les obstacles non tarifaires comme une importante entrave à la croissance des exportations agricoles.

Pour au moins un exportateur de Colombie-Britannique, la pandémie a changé la donne et ouvert la voie à un grand succès canadien. L'été dernier, le *Maritime Magazine* a rapporté que l'entreprise de Vancouver Flying Fresh Air Freight (FFAF), qui exporte chaque année des milliers de tonnes de fruits de mer, a vu ses marchés asiatiques s'effondrer quand les restaurants des grandes villes de Pékin à Séoul ont fermé leurs portes au premier trimestre de 2020. Au printemps, Brendan Harnett, PDG de FFAF, espérait que la rapide reprise post-COVID durerait. Quand une nouvelle vague du virus est apparue en Chine, elle a signalé la fin même pour ses autres marchés en Asie.

«Les fermetures ont réduit les exportations vers la Chine. Il y avait moins d'avions-cargos venant de Chine en Amérique du Nord, explique M. Harnett. Alors il n'y avait pas autant d'avions qui retournaient en Chine, donc les taux de fret au départ d'Amérique du Nord ont monté. L'année passée, ils ont augmenté d'environ 70 %.» Ses exportations de fruits de mer étant durement touchées, M. Harnett a dû réagir rapidement.

«Nous changé nos priorités, en faveur des importations et des marchandises sèches – des biens non périssables, dit-il. Presque n'importe quoi, de Chine ou d'Europe ou d'Inde. N'importe quoi, de grande valeur ou de faible valeur. Des vêtements, de l'électronique, la demande était là. Nous avons dû nous occuper davantage de vente et engager des gens d'expérience en la matière. Nous avons ouvert une division en Ontario, et elle a été la force motrice dans ce domaine.

«Tout compte fait, nous avons grandi dans cette période. Maintenant, nous avons une division distincte pour les marchandises sèches, et les ventes totales de l'année passée étaient d'environ 30 millions de dollars américains, dans les deux sens mais environ 80 % pour les importations.»

M. Harnett prévoit que les fermetures de restaurants en Asie cesseront rapidement, et il a bon espoir qu'il pourra reprendre son exportation de fruits de mer. «Le secteur du poisson est la spécialité de Vancouver et de Halifax – et nous n'avons pas perdu notre spécialisation», dit-il.

said, noting the environmental benefits. "Canola can be used to make diesel fuel that is chemically equivalent to petroleum but has much lower GHG emissions."

For one B.C.-headquartered shipper, at least, the pandemic was a game-changer that spurred on a Canadian entrepreneurial success story. Last summer, *Maritime Magazine* reported how Flying Fresh Air Freight (FFAF), an exporter of thousands of tonnes of fresh seafood annually, saw its Asian markets collapse as restaurants shut down in major cities from Beijing to Seoul in the first quarter of 2020. By spring, Brendan Harnett, FFAF President and CEO, was hopeful the rapid post-Covid recovery he saw taking place at that time would last, but when another wave of the virus appeared in China, it spelled the end even for his other Asian markets.

"The shutdowns basically reduced the exports to China, which meant there were fewer [air] freighters coming from China to North America," explained Mr. Harnett. "Then there's not as many airplanes going back to China, so the freight rates out of North America start to go up – last year they increased about 70%," he said. With the big hit to his seafood exports, Mr. Harnett had to pivot quickly.

"We switched our focus to imports and dry cargo – non-perishable goods," he said. "Virtually anything, from China or Europe or India. Anything from high value to low value – clothing, electronics – the demand was there," he said. "We had to move more into sales and hire people with experience in that area. We opened a division in Ontario, and they have been the driving force in this area," he said.

"Overall, we have grown during the period. Now we have a separate division for the dry cargo and last year's total was about $30-million USD in sales – both ways – but about 80% imports."

Mr. Harnett expects the restaurant shutdowns in Asia to be short-lived and he is optimistic he will be able

©VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY

Last year, China accounted for one third of total foreign trade through the Port of Vancouver, followed by Japan and Korea.

L'année passée, la Chine représentait le tiers du commerce international passant par le Port de Vancouver, devant le Japon et la Corée.

to resume his seafood exporting business. "The fish business is largely the focus of Vancouver and Halifax – and we have not lost our focus there," he said.

Stuart Bergman, Vice President and Chief Economist of Export Development Canada (EDC) sees vast potential for Canadian Asia-Pacific trade. "South east Asia in particular is a fast-growing market that is an opportunity for us," Mr. Bergman told *Maritime Magazine*. "The market potential for this area for 2030 for value-added food and beverage – say consumer agri-food, or packaged food – is 24 times larger than our entire production capacity today. It's actually equally astounding across regions and across sectors."

However, he is concerned that Canada lacks the capacity in both transportation infrastructure and production to meet the future demand. "If Canada is looking to meet the needs of these fast-growing, high potential markets, we need to grow our ability to actually produce the stuff over the next ten years," he said. "Certainly, investment is needed on traditional trade infrastructure – roads, rails, ports, logistics – but beyond that, investment to meet the demand opportunities that are out there. There's a really critical discussion to be had around not only our capacity to produce more when needed, but our capacity to get the stuff where it needs to go. There's huge potential," he said.

Ports, Shippers and Carriers Tackle Supply Chains

For Canada's west coast ports that largely serve trans-Pacific merchandize trade, cargo throughput declines by

Stuart Bergman, vice-président et économiste en chef d'Exportation et développement Canada (EDC), considère qu'il y a un vaste potentiel pour le commerce canadien en Asie-Pacifique. «Le sud-est asiatique, en particulier, est un marché en pleine croissance qui présente des possibilités pour nous, a dit M. Bergman au *Maritime Magazine*. Le marché potentiel d'aliments et boissons à valeur ajoutée – produits agro-alimentaires pour consommateurs, ou aliments emballés – dans cette région, en 2030, est 24 fois plus important que notre capacité de production totale d'aujourd'hui. C'est dans toutes les régions et dans tous les secteurs.»

Cependant, il craint que le Canada manque de capacité dans l'infrastructure aussi bien de transport que de production pour satisfaire à la demande future. «Si le Canada veut répondre aux besoins de ces marchés en forte croissance et à fort potentiel, nous devons augmenter notre capacité de production au cours des dix prochaines années, dit-il. Il faut des investissements dans l'infrastructure du commerce – routes, rail, ports, logistique – mais aussi dans les moyens pour profiter des possibilités que présente la demande. Il faut entamer une discussion vitale au sujet de notre capacité de produire davantage quand il le faudra, et aussi de notre capacité de faire parvenir la production là où elle doit se rendre. Il y a un potentiel énorme.»

Les ports, les expéditeurs et les transporteurs s'attaquent aux problèmes des chaînes d'approvisionnement

Pour les ports de la côte ouest du Canada qui servent essentiellement le commerce de marchandises transpacifique,

3e rang au Canada pour son volume d'activité
Ranked 3rd in Canada for its volume of activity

Au service de la plus grande aluminerie des Amériques
Serves the largest aluminum smelter in the Americas

Infrastructure de classe mondiale pour l'industrie du fer ayant la plus grande capacité de chargement en Amérique du Nord
State-of-the-art infrastructure for the iron ore industry with the largest loading capacity in North America

the end of 2021 were pronounced, reduced to levels not seen in years. Exacerbating international supply chain disruptions, domestic climatic conditions had produced drought across much of the prairies and flooding in British Columbia that contributed significantly to decreases from western Canada shippers – not to mention the notorious absence of cargo containers, missing in action during China's pandemic-driven export boom of consumer goods.

The Port of Vancouver's overall cargo volume for 2021 saw a slim 1% increase over the previous year, up to 146 million tonnes. Notable declines reported by the Port included grain (-13%); chemicals (-19%); lumber (-14%); wood pulp (-20%); and processed food (-22%); and crude petroleum (-12%), and canola oil (-30%). Containerized quantities in comparison reached a record 3.7-million TEUs, an increase of 6% over 2020, while other increases seen in break-bulk and bulk included logs (+23%); basic metals (+51%); and coal (+19%). There was no change in Vancouver's top maritime trading partners, with China still a solid number one.

In 2021, China accounted for 33% of foreign trade through Canada's largest port, followed by Japan at 16%, and South Korea at 13%.

«Last year, the Port of Vancouver faced continuing global supply-chain challenges plus unprecedented weather challenges in British Columbia, including flooding that cut the port off from national supply chains for a number of days,» said Peter Xotta, vice-president, operations and supply chain, at the Vancouver Fraser Port Authority. «It's a testament to both industry's exceptional work last year, and a decade of collective investment in gateway infrastructure and optimization, that 2021 trade through the port was resilient and trade with Asia achieved modest growth.»

The Port of Prince Rupert, a bustling gateway for Asia trade, reported an "uncharacteristic 23% decrease" in 2021 year-over-year throughput. While still moving more than 25 million tonnes in total volume during what the port described as a "tumultuous year," notable declines occurred in container movements, with DP World's Fairview Terminal down by 8% y-o-y to 1,054,836 TEUs in 2021, along with a sharp decline of 35% y-o-y in at Ridley Terminal's coal export, down to 8,764,139 tonnes in 2021.

In a comment for *Maritime Magazine*, Brian Friesen, VP of Trade Development & Real Estate at the Prince Rupert Port Authority, declared: "The Port of Prince Rupert was not immune to the headwinds that the entire supply chain industry faced in 2021. The decrease in various lines of business only reinforces the need to sustainably grow and diversify the Prince Rupert Gateway in order to create stability during times of natural market fluctuations. The Prince Rupert Port Authority did just that in 2021 - working diligently on plans to diversify

©PRPA

Brian Friesen, VP of Trade Development, underlines the impact of the Port of Prince Rupert's expansion and diversification strategy in fostering Canadian trade.

Brian Friesen, vice-président responsable du développement commercial, souligne l'importance de la stratégie d'expansion et de diversification du Port de Prince Rupert pour le développement du commerce canadien.

les volumes ont baissé sensiblement en 2021, à des niveaux qu'on n'avait plus vus depuis des années. En plus des perturbations des chaînes d'approvisionnement internationales, les conditions météorologiques au pays ont causé des sécheresses dans les Prairies et des inondations en Colombie-Britannique. Il y a ainsi eu moins de volume des expéditeurs de l'Ouest canadien. Il y a aussi eu un manque de conteneurs pendant l'essor des exportations chinoises de biens de consommation suscité par la pandémie.

Le volume total de fret du Port de Vancouver a augmenté d'à peine 1 % en 2021, jusqu'à 146 millions de tonnes. Des déclins notables ont été constatés dans les céréales (-13 %), les produits chimiques (-19 %), le bois d'œuvre (-14 %), la pâte de bois (-20 %), les aliments transformés (-22 %), le pétrole brut (-12 %) et l'huile de canola (-30 %). En revanche, les conteneurs ont atteint un niveau record de 3,7 millions d'EVP, soit 6 % de plus qu'en 2020. Il y a aussi eu des augmentations dans les marchandises générales et le vrac, comme les grumes (+23 %), les métaux de base (+51 %) et le charbon (+19 %). Les principaux partenaires commerciaux de Vancouver n'ont pas changé, la Chine restant largement en tête.

En 2021, la Chine représentait 33 % du commerce extérieur passant par le plus grand port du Canada, suivie du Japon à 16 % et de la Corée du Sud à 13 %.

«L'année dernière, le Port de Vancouver a dû faire face à des défis continus en matière de chaîne d'approvisionnement mondiale, ainsi qu'à des défis météorologiques sans précédent en Colombie-Britannique, notamment des inondations qui ont coupé le Port des chaînes d'approvisionnement nationales pendant plusieurs jours», a déclaré Peter Xotta, vice-président, opérations et chaîne d'approvisionnement, à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. «C'est grâce au travail exceptionnel de l'industrie l'année dernière, et à une décennie d'investissements collectifs dans l'infrastructure et l'optimisation de la passerelle, que le commerce de 2021 par le Port a résisté et que le commerce avec l'Asie a connu une croissance modeste.»

Au Port de Prince Rupert, point de passage important pour l'Asie, le volume a connu une baisse inédite de 23 % en 2021. Il y a quand même eu plus de 25 millions de tonnes au total, dans ce que le Port a appelé une année «tumultueuse», mais les conteneurs ont subi de fortes baisses. Le terminal Fairview de DP World a perdu 8 %, finissant 2021 sur 1 054 836 EVP, alors que les exportations de charbon du terminal Ridley ont chuté de 35 %, ne faisant que 8 764 139 tonnes.

Brian Friesen, vice-président de l'Administration portuaire de Prince Rupert responsable du développement commercial et de l'immobilier, a fait ce commentaire au *Maritime Magazine*: «Le Port de Prince Rupert n'a pas été épargné par les épreuves subies par toute l'industrie de la chaîne d'approvisionnement en 2021. Le recul de divers secteurs d'activité ne fait que confirmer la nécessité de croître de façon durable et de diversifier le portail de Prince Rupert de façon à assurer une stabilité lors de fluctuations naturelles des marchés. L'Administration portuaire de Prince Rupert s'y est employée en 2021, travaillant avec diligence à des plans de diversification et d'expansion des capacités du Port au service du commerce du Canada.»

Sur la côte Est, le Port de Montréal a connu une bonne croissance dans son commerce avec l'Asie. Certains analystes voient dans cette tendance un motif clé du projet d'augmentation de la capacité conteneurs à Contrecœur d'ici 2026. L'année passée, l'Asie représentait 27 % des 1,7 million de conteneurs manutentionnés au Port de Montréal.

«Dans la dernière décennie, le marché asiatique a connu une croissance remarquable, de plus de 130 %, dit Guillaume and expand the Port's capabilities and capacity to enable Canadian trade.»

On the East Coast, the Port of Montreal has seen a marked growth in its trade with Asia – and some analysts see this trend as a key factor motivating the project for expanding container capacity at Contrecoeur by 2026. Last year, Asia represented 27% of the 1.7 million containers handled at the Port of Montreal.

"Over the last decade the Asian market has seen a remarkable growth of over 130% and continues to be the growth engine at the Port of Montreal for both imports and exports, with India, China and Indonesia being the major trade corridors within this market," indicated Guillaume Brossard, VP Development, Marketing and International Relations. "Recognized for our reliability, containers transit through the Suez Canal and are unloaded in Mediterranean transshipment ports, then reloaded on ships which are directly destined for Montreal, and vice-versa on the exports."

"South and Southeast Asia are key markets for the Port of Halifax supply chain," noted Lane Farguson, Director of Communications and Marketing. "With the additional lane added to the Suez Canal in 2015, we have seen increases in trade through our international gateway. In 2021, about 36% of containerized cargo volume, imports and exports combined, was with South and Southeast Asia. In addition to the THEA and Ocean Alliance Asia -Suez service, MSC in late 2021 commenced the first

DEMAND IS GROWING...

AND SO ARE WE.

The Port of Prince Rupert is developing new capacity and resiliency for importers and exporters, to strengthen western Canada's supply chains.

Find out how we're generating new opportunities for Canadian importers, exporters, and consumers at:

RUPERTPORT.COM /future

@rupertport

PRINCE RUPERT Port Authority

CANADA'S LEADING EDGE

©APM

Over the past decade, the Port of Montreal's maritime trade with Asia has soared by a remarkable 130%.

Dans la dernière décennie, le commerce maritime du port de Montréal avec l'Asie a grimpé de 130 %.

direct liner service between India and Canada with its Indus 2 service.

"Looking ahead, we will continue to work closely with PSA Halifax and CN to maintain and grow those key markets. The increasing frequency of Ultra Large Container Vessels (UCCV) over 10,000 TEU and 350 metres overall length calling on Halifax has certainly contributed to the growth we have seen in containerized cargo these last few years."

According to John Corey, President of the Freight Management Association of Canada, during this tumultuous period of world trade and transport, "Canadian ports have performed relatively well, especially in comparison with U.S. ports on the West Coast." And he confident "Canadian trade with Asia will remain strong."

MSC Canada outlines response to supply chain challenges

"Over the course of the past couple of years and at a time of significant stress in global supply chains, MSC Canada was able to introduce several new services to meet the increasing demand of Canadian customers and partners," MSC Canada said in a statement to *Maritime Magazine*.

In December 2020, MSC launched the Chinook service, offering direct connection between China, the US and Canada. In parallel, MSC had intermittently added both the Santana and the Sentosa services, backfilling berth windows in Prince Rupert when other carriers faced challenges with their networks and ultimately improving the distribution of cargo flow across existing

Brossard, vice-président, Développement, marketing et relations internationales. Il continue d'être le moteur de croissance au Port de Montréal, tant pour les importations que pour les exportations. L'Inde, la Chine et l'Indonésie sont les acteurs principaux dans ce marché. [Pour les importations,] les conteneurs passent par le canal Suez, sont déchargés dans des ports de transbordement en Méditerranée, puis rechargés sur des navires qui partent directement pour Montréal, et vice-versa pour les exportations.»

«L'Asie du Sud et du Sud-Est sont des marchés clés pour la chaîne d'approvisionnement du Port de Halifax», affirme Lane Farguson, directeur des communications et du marketing. «Depuis l'ajout d'une voie au canal de Suez en 2015, le volume a augmenté dans notre portail international. En 2021, environ 36 % du volume de fret conteneurisé, importations et exportations combinées, se faisait avec l'Asie du Sud et du Sud-Est. En plus du service Asie-Suez de l'Ocean Alliance et THE Alliance, MSC a lancé à la fin de 2021 l'Indus 2, le premier service direct régulier entre l'Inde et le Canada.

«Nous continuerons de collaborer étroitement avec PSA Halifax et le CN pour maintenir et développer ces marchés clés. Le nombre croissant d'ultra-grands porte-conteneurs (ULCV) de plus de 10 000 EVP et 350 mètres de longueur venant à Halifax a certainement contribué à notre augmentation de marchandises conteneurisées ces dernières années.»

D'après John Corey, président de l'Association canadienne de gestion du fret, «les ports canadiens ont eu d'assez bons résultats, surtout en comparaison avec les ports américains de la côte Ouest » dans cette période tumultueuse pour le commerce mondial et le transport. Et il est convaincu que «le commerce canadien avec l'Asie restera fort».

OCEAN

GO FULL FORCE

A LEADER IN THE MARITIME INDUSTRY

+ 1 000 EMPLOYEES | 23 BUSINESS LOCATIONS

QUEBEC | ONTARIO | MARITIME PROVINCES | WESTERN CANADA | FAR NORTH | CARIBBEAN

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry and meets various needs including harbour towing, salvage, dredging, marine transportation, ship construction and repair and specialized marine equipment rental (barges, workboats, tugs, specialized and qualified crews).

GROUPOCEAN.COM
+1 877 694-1414

A WORLD-CLASS COMPANY AND
A TRUSTED BUSINESS PARTNER

services and port terminals either side of the Pacific. Since then, schedules have been adjusted to accommodate the demand and to consolidate the trade with the Maple, Eagle, and the Chinook services.

"Not only did we introduce new services when others were challenged, but we also ensured that we had the right resources locally, by hiring more staff across Canada to support our growth," said Najim Shaikh, Chief Commercial Officer, MSC Canada. "Our services reaffirm our longstanding commitment to invest in North America in general and in the Canada - Asia trade in particular. Our aim is to strengthen the supply chains across the two continents and to improve Canada's connection with the rest of the world," he added.

The diversity of MSC's products and the alternative gateways that they offer through their East and West coast services provides Canadian customers with the resiliency that is needed in today's supply chains, the carrier affirmed.

Najim added: "Our enduring strength in Canada has been built on the trust and the relationship deve-

MSC Canada réagit face aux difficultés de la chaîne d'approvisionnement

«Ces dernières années, en période de fortes tensions dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, MSC Canada a pu lancer plusieurs nouveaux services afin de répondre à la demande croissante des partenaires et des clients canadiens», a déclaré MSC Canada au *Maritime Magazine*.

En décembre 2020, MSC a démarré le service Chinook offrant une liaison directe entre la Chine, les États-Unis et le Canada. En même temps, MSC a ajouté les services Santana et Sentosa, de façon intermittente, profitant d'ouvertures à des postes d'amarrage à Prince Rupert quand d'autres transporteurs avaient des difficultés avec leurs réseaux pour améliorer la répartition des cargaisons entre les services existants et les terminaux portuaires de chaque côté du Pacifique. Depuis, les horaires ont été ajustés en fonction de la demande, de façon à regrouper le trafic avec les services Maple, Eagle et Chinook.

«Non seulement avons-nous lancé de nouveaux services quand d'autres étaient en difficulté, mais nous avons aussi fait en sorte d'avoir les bonnes ressources en place localement, en engageant davantage de personnel partout au Canada pour soutenir notre croissance, a dit Najim Shaikh, chef des affaires

Canada's leading merchandise trading partners in Asia
Principaux partenaires commerciaux du Canada en Asie

(In billions of dollars / en milliards de dollars)

China / Chine	**114.5**
Japan / Japon	**30.1**
South Korea / Corée du Sud	**16.7**
Vietnam	**10.5**

Source: Statistics Canada. 2021 two-way trade figures.
Source : Statistique Canada. Chiffres du commerce bilatéral en 2021.

Downtown Seoul.
Le centre-ville de Séoul.

©DREAMSTIME

Bullish on the future of Canada-Asia trade, Najim Shaikh of MSC Canada stresses the importance of continuing to invest in supply chain networks.

Najim Shaikh, de MSC Canada, est optimiste pour l'avenir du commerce Canada-Asie. Il insiste sur l'importance de continuer d'investir dans les réseaux des chaînes d'approvisionnement.

©MSC

commerciales de MSC Canada. Nos services confirment notre engagement de longue date à investir en Amérique du Nord en général et dans le commerce Canada-Asie en particulier. Nous avons pour but de renforcer les chaînes d'approvisionnement entre les deux continents et d'améliorer la liaison entre le Canada et le reste du monde.»

MSC affirme que la diversité de ses produits et les options de portail qu'il propose avec ses services des côtes Est et Ouest fournissent aux clients canadiens la résilience qui est nécessaire dans les chaînes d'approvisionnement d'aujourd'hui.

D'ajouter M. Shaikh: «Notre force durable au Canada est fondée sur la confiance et les relations que nous avons créées avec nos clients, nos partenaires et nos fournisseurs, ainsi que sur le soutien de notre direction à Genève (en Suisse). Nous continuerons de donner la priorité à la capacité d'action et à la qualité du service, et nous remercions nos partenaires et nos clients pour ce que nous avons réussi à accomplir avec eux jusqu'à présent. Nous sommes optimistes pour l'avenir du commerce Canada-Asie, et nous continuerons d'investir dans la chaîne d'approvisionnement au Canada pour soutenir nos clients et l'économie canadienne.»

lopment we've enjoyed from our customers, partners and suppliers, along with the support from our leadership in Geneva, Switzerland. We will continue to focus on capacity and quality of service and we thank our partners and customers for what we have managed to accomplish with them to date. We are positive about the future of the Canada- Asia trade and we will continue to invest in the supply chain in Canada to support our customers and the Canadian economy."

Canada's terminal operators expanding to improve supply chain capacity

Les terminaux du Canada prennent de l'expansion pour améliorer la capacité de la chaîne d'approvisionnement

Brent Frederick

©CSL

Expansion continues of container capacity at the Port of Montreal as the Contrecoeur project advances and as operators including Montreal Gateway Terminals Partnership pursue new investments in cargo-handling equipment.

Le Port de Montréal continue d'accroître sa capacité conteneurs. Le projet de Contrecœur avance, et des exploitants comme la Société Terminaux Montréal Gateway investissent dans leur équipement de manutention de cargaisons.

©MONTREAL PORT AUTHORITY

Terminal operators in Canada are making significant investments to add new equipment and technologies, expand their operations, and plan and develop new projects in order to improve supply chain efficiency across the country.

Port of Montreal

The Montreal Port Authority (MPA) recently entered the latest phase in its Contrecoeur container terminal expansion by naming three final groups to bid for the design-build-finance-operate-maintain project: Axium Infrastructure Canada and Pomerleau Capital; Ports America Holdings; and Terminal Investment Limited (TIL).

The state-of-the-art container terminal, now expected to be commissioned by the end of 2026, will be able to handle 1.15 million TEUs annually. The project investment is estimated at $750 million to $950 million.

Les exploitants de terminaux au Canada effectuent d'importants investissements pour se doter d'équipement nouveau et de nouvelles technologies, étendre leurs activités et lancer des projets pour améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement partout au pays.

Port de Montréal

L'Administration portuaire de Montréal (APM) a récemment entamé une nouvelle étape de son projet de terminal à conteneurs de Contrecœur en désignant trois soumissionnaires qualifiés pour réaliser les diversses phases du projet (conception-construction-financement-exploitation-entretien): Axium Infrastructure Canada et Pomerleau Capital; Ports America Holdings; et Terminal Investment Limited (TIL).

Le terminal à la fine pointe de la technologie, dont la mise en service est maintenant prévue d'ici la fin de 2026, aura une capacité de 1,15 million d'EVP par année. Le montant estimé de l'investissement dans le projet est de 750 à 950 millions de dollars.

The three qualified finalists are now invited to submit bids in the request for proposals phase. The private partner will be announced in the second quarter of 2023, with financial and commercial closing the following quarter. Construction would start within the year.

Under the international request for qualifications, bidders were required to show experience in the design, construction and operation of new port infrastructure, as well as in generating new shipping volumes and their engagement with local and regional stakeholders, among other criteria.

"The request for qualifications process confirmed the strong interest in our project locally, nationally and internationally," said Martin Imbleau, the MPA's President and CEO. "Citizens, consumers and the business community can look forward to yet another milestone towards the successful completion of this green and modern container terminal, especially in a global context where we need more resilient supply chains."

Meanwhile, the MPA and Canadian National have reached an agreement in principle to develop the rail component of the terminal expansion. Along with the private partner, they will define the technical aspects of the project's intermodal service. CN already has a rail line in place in the area covered by the terminal expansion.

Montreal Gateway Terminals

Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), which operates Cast and Racine container terminals in the Port of Montreal, will commission in the third quarter of 2022 the remaining two of four electric ship-to-shore cranes ordered in 2020.

"The cranes will easily handle the largest container vessels currently visiting MGT and are future-proofed to handle even larger vessels of up to 21 container rows across the deck, significantly improving our operational capacity," said Michael Fratianni, MGT's President and CEO.

MGT also will have put into operation by year's end 16 new reach stackers that will improve densification and efficiency. "These units, combined with the recently purchased 10 electric rubber-tired gantry cranes, will serve to support MGT's continuous efforts to optimize productivity and capacity at its terminals, while significantly reducing carbon and nitrogen dioxide emissions," Mr. Fratianni said.

Commenting on the remainder of the year, Mr. Fratianni said, "With macroeconomic indicators not looking very good in the near term, no immediate end in sight to the severely disrupted global logistics chains, geopolitical tensions and the enduring pandemic, it is a bit difficult at times to remain optimistic. But, given the relative fluidity of our gateway, the major investments we have made over the last two years that will improve performance, and our customer centric culture, we remain confident that we can weather well any storm that may be coming our way."

Les trois finalistes sont maintenant invités à présenter des soumissions. Le choix du partenaire privé sera annoncé au deuxième trimestre de 2023, et la clôture financière et commerciale se fera au trimestre suivant. La construction débuterait au cours de l'année.

Dans le processus d'appel de qualifications international, les soumissionnaires devaient démontrer leur expérience dans la conception, la construction et l'exploitation de nouvelles infrastructures portuaires, ainsi que dans la génération de nouveaux volumes d'expédition. Ils devaient aussi démontrer leur engagement envers les parties prenantes locales et régionales, entre autres critères.

«Le processus d'appel de qualifications a confirmé l'intérêt marqué que notre projet suscite à l'échelle locale, nationale et internationale, a affirmé le PDG de l'APM, Martin Imbleau. Les citoyens, les consommateurs et la communauté d'affaires peuvent se réjouir qu'un nouveau jalon soit franchi vers la réalisation de ce terminal à conteneurs vert et moderne, surtout dans un contexte mondial où nous avons besoin de chaînes d'approvisionnement plus résilientes.»

En même temps, l'APM et le Canadien National ont conclu une entente de principe pour développer la composante ferroviaire de l'expansion à Contrecœur. De concert avec le partenaire privé, ils définiront les aspects techniques du service intermodal du projet. Le CN a déjà une ligne ferroviaire dans le secteur du futur terminal.

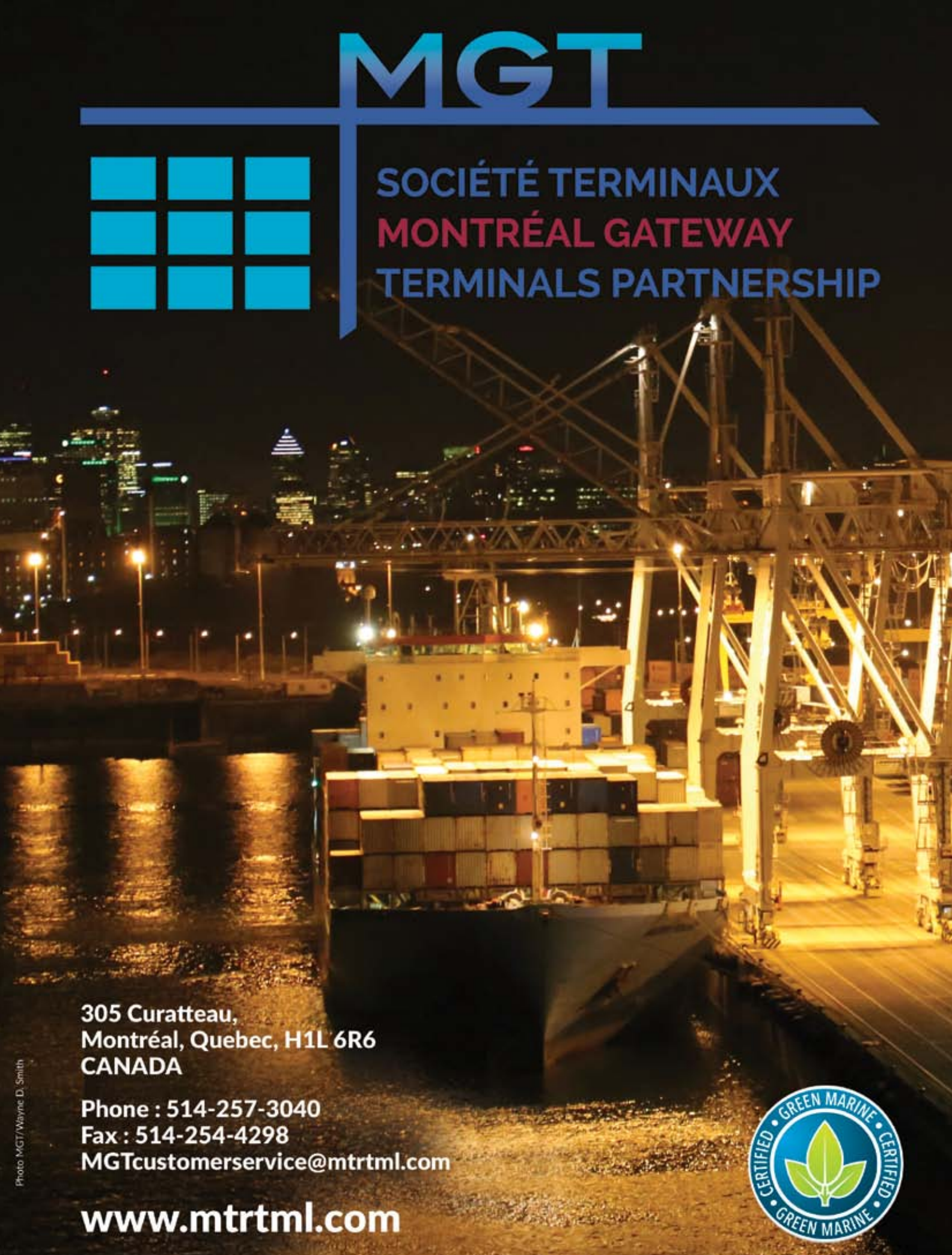
Société Terminaux Montréal Gateway

Au troisième trimestre de 2022, la Société Terminaux Montréal Gateway (STMG), qui exploite les terminaux à conteneurs Cast et Racine au Port de Montréal, mettra en service les deux dernières des quatre grues de quai qu'elle a commandées en 2020.

«Les grues pourront aisément desservir les plus grands porte-conteneurs qui viennent aujourd'hui aux terminaux de la STMG, et ils sont prêts pour l'avenir, pouvant servir pour des navires encore plus grands, jusqu'à 21 rangées de conteneurs de travers, a indiqué Michael Fratianni, président et chef de la direction de la STMG. Elles amélioreront sensiblement notre capacité opérationnelle.»

La STMG mettra aussi en service d'ici la fin de l'année 16 nouveaux gerbeurs qui rehausseront la densification et l'efficacité. «Ces unités, s'ajoutant aux 10 grues-portiques sur roues achetées récemment, contribueront aux efforts continus de la STMG d'optimisation de la productivité et de la capacité à ses terminaux, tout en réduisant sensiblement les émissions de carbone et de dioxyde d'azote», a dit M. Fratianni.

Pour le reste de l'année, M. Fratianni se montre prudent: «Compte tenu des indicateurs macroéconomiques qui ne sont pas très favorables à court terme, des graves perturbations des chaînes de logistique mondiales qui ne paraissent pas sur le point de se résorber, des tensions géopolitiques et de la pandémie persistante, il est parfois un peu difficile de rester optimiste. Cependant, vu la relative fluidité de notre portail, l'amélioration du rendement grâce aux grands investissements que nous avons consentis depuis deux ans et notre culture axée sur le client, nous restons convaincus que nous pourrons surmonter toute tempête qui surviendra.»


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

Port of Quebec

The Port of Quebec is undertaking 14 infrastructure restoration projects worth some $35 million. The work includes the rehabilitation of more than 10 berths primarily located in the Anse au Foulon, Estuary and Beauport sectors. Another project in the Anse au Foulon sector will see upgrades to the electrical supply infrastructure to maximize storage space for goods.

The port recently received nearly $10.8 million in funding from the Quebec Transport Ministry toward the projects.

"This investment is in line with the objective shared by the Port of Quebec and the Quebec government to leverage the exceptional strategic location of the St. Lawrence River as a powerful driver of economic, social and environmental development," said Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority. "The Port of Quebec is an essential link in the supply chain for many goods. So we need modern and competitive infrastructure."

Excluding operators, the port has invested more than $173 million in its infrastructure over the past 10 years.

Port of Trois-Rivières

The Terminal 21 project for a multipurpose transshipment and storage facility at the Port of Trois-Rivières is moving forward. "We are in the environmental impact study stage and it is continuing," said Sara Dubé, Director of Public Affairs and Human Resources for the Trois-Rivières Port Authority (TRPA).

Port de Québec

Le Port de Québec entreprend 14 projets de restauration d'infrastructures, pour quelque 35 millions de dollars. Les travaux comprennent la remise en état d'une dizaine de quais, principalement dans les secteurs de l'anse au Foulon, de l'Estuaire et de Beauport. Également dans le secteur de l'anse au Foulon, la réfection de l'infrastructure pour l'alimentation électrique permettra de maximiser l'espace d'entreposage pour les marchandises.

Le Port a récemment reçu près de 10,8 millions de dollars du ministère des Transports du Québec pour ces projets.

«Cet investissement s'inscrit dans l'objectif commun du Port de Québec et du gouvernement du Québec de mettre à profit la position géographique stratégique exceptionnelle du Saint-Laurent pour en faire un puissant vecteur de développement économique, social et environnemental, a dit Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec. Le Port de Québec est un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement pour de nombreuses marchandises. Ainsi, il importe que nos infrastructures soient modernes et compétitives.»

Sans compter les exploitants, le Port a investi plus de 173 millions de dollars dans son infrastructure depuis 10 ans.

Port de Trois-Rivières

Le projet du Terminal 21 visant une installation polyvalente de transbordement et d'entreposage au Port de Trois-Rivières va de l'avant. «Nous en sommes à l'étape de l'étude d'impact environnemental», indique Sara Dubé, directrice des Affaires publiques et des Ressources humaines de l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR).

The Terminal 21 project at the Port of Trois-Rivières for a multipurpose transshipment and storage facility is moving forward, having reached the environmental impact study stage.

Le projet du Terminal 21, une installation polyvalente de transbordement et d'entreposage, progresse au Port de Trois-Rivières. Il en est à l'étape de l'étude d'impact environnemental.

©TRPA

FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

fednav.com

The Terminal 21 project will increase the port's capacity by almost 50% and traffic by 1.5 million tonnes. The port said it is currently operating at capacity as more and more companies are looking to use its services to reach international markets.

The project will extend current infrastructures westward by 716 metres of berth frontage and cover nearly 100,000 square metres. The terminal will be used to transship dry and liquid bulk and general cargo. The project includes the construction of three berths, retaining structures, road and rail access roads, and storage space. The total investment is $130 million. The Quebec government is contributing $22.5 million toward the project through the Advantage St. Lawrence initiative.

"Much more than a port infrastructure, Terminal 21 will be a true innovation laboratory," said Gaétan Boivin, the TRPA's President and CEO. "Along with Advantage St. Lawrence, we are aiming to create a high-performance terminal that will increase the competitiveness of our companies on world markets, particularly those in our region."

Logistec

This is a big year for Logistec as it celebrates its 70th anniversary in 2022. "Since 1952, Logistec has experienced incredible growth," said Rodney Corrigan, President of Logistec Stevedoring Inc. "This milestone provides us with a great opportunity to reflect upon our past, and more importantly, to craft a bold vision for our future."

Following a very good year in 2021, Logistec expects its marine services segment to remain strong moving forward. "With the economy running full steam ahead, consumer demand post-Covid is shifting and we expect to continue to see strong markets in steel products, construction materials, wind energy and other alternative clean energy projects through 2022," Mr. Corrigan said. "As a key partner in the global supply chain, and with the continued scarcity of containers, we will continue to work with our customers to find new routes and services to avoid port congestion and to help them reach new and emerging markets throughout our network."

Commenting on opportunities and challenges, Mr. Corrigan said, "Labour scarcity is everywhere and remains an issue. We are rising to the challenge and introducing innovative ways to reach new talent, using technology to train and retrain our people on our health and safety journey to zero incidents, still the most important focus for us.

"We continue to monitor the situation in Ukraine and the related sanctions that may influence the flow of industrial commodities – some cargoes could be negatively affected, whereas alternative cargoes could be favoured.

"The price of fossil fuel continues to increase, which is leading to a rise in green energy projects, and Logistec is very competitive in that market, both in Canada and the U.S. Many new onshore wind projects are underway in the U.S. Northeast, in the Gulf Coast, and in Quebec and Ontario, and our network of terminals are ideally positioned to get our customers' components to the wind farms."

Logistec subsidiary Castaloop USA is expanding the company's cargo-handling operations network with the addition of Lemont terminal on the Illinois River, connecting to the Mississippi River system and its tributaries.

Le Terminal 21 augmentera la capacité du Port de presque 50 % et le trafic, de 1,5 million de tonnes. L'APTR affirme fonctionner actuellement à plein régime, alors que des entreprises toujours plus nombreuses souhaitent utiliser ses services pour rejoindre les marchés internationaux.

Le projet prolongera les infrastructures actuelles vers l'ouest, ajoutant 716 mètres de façades de quai et presque 100 000 mètres carrés de superficie. Le terminal servira à transborder du vrac sec, du vrac liquide et des marchandises générales. Trois nouveaux postes d'amarrage seront construits, ainsi que des ouvrages de soutènement, des voies d'accès routier et ferroviaire et des espaces d'entreposage. L'investissement total est de 130 millions de dollars. Le gouvernement du Québec alloue 22,5 millions au projet dans le cadre de l'initiative Avantage Saint-Laurent.

«Bien plus qu'une infrastructure portuaire, le Terminal 21 sera un véritable laboratoire d'innovation, affirme Gaétan Boivin, PDG de l'APTR. Tout comme Avantage Saint-Laurent, nous visons à créer un terminal performant qui permettra d'accroître la compétitivité de nos entreprises sur les marchés mondiaux, particulièrement celles de notre région.»

Logistec

Ce sera une grande année pour Logistec, qui célèbre son 70e anniversaire en 2022. «Depuis 1952, Logistec a connu une croissance formidable, dit Rodney Corrigan, président de Logistec Arrimage Inc. Nous avons maintenant une bonne occasion de faire le point sur notre passé et, plus encore, de formuler une vision ambitieuse pour notre avenir.»

Ayant connu une très bonne année en 2021, Logistec prévoit que ses services maritimes resteront forts. «L'économie tourne à plein régime, la demande des consommateurs évolue après la COVID, et nous nous attendons à ce que les marchés continuent d'être solides pendant tout 2022 pour les produits d'acier, les matériaux de construction, les projets d'énergie éolienne et autre énergie propre, dit M. Corrigan. En tant que partenaire clé dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et avec la pénurie persistante de conteneurs, nous continuerons de travailler avec nos clients pour trouver des routes et des services permettant d'éviter la congestion portuaire et de les aider à joindre de nouveaux marchés dans tout notre réseau.»

M. Corrigan prend la mesure des possibilités à saisir et des défis à relever: «La rareté de main-d'œuvre est généralisée et continue d'être un problème. Nous y faisons face et adoptons des façons innovatrices d'intéresser de nouveaux talents, et nous utilisons la technologie pour former notre personnel et poursuivre notre cheminement de santé et sécurité vers le zéro incident, qui reste la priorité pour nous.

«Nous continuons de surveiller la situation en Ukraine et les sanctions connexes qui pourraient influencer le trafic de biens industriels. Certaines cargaisons pourraient en souffrir, et d'autres pourraient en profiter.

«Le prix des combustibles fossiles continue de grimper, ce qui mène à une augmentation des projets d'énergie verte, et Logistec est compétitif sur ce marché, tant au Canada qu'aux États-Unis. De nombreux projets d'énergie éolienne ont été lancés dans le Nord-Est américain, sur la côte du golfe du Mexique, au Québec et en Ontario. Notre réseau de terminaux est bien placé pour faire parvenir les composants d'éoliennes de nos clients à destination.»

Spliethoff

LINER SERVICE EUROPE GREAT LAKES

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

Quick transit time | Through bills of lading | Onward connections using Spliethoff's European and American logistic network | Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk |
Calling various Great Lake ports, including:

- Valleyfield QC
- Cleveland OH
- Duluth MN
- Ramey's Bend ON
- Chicago IL
- Monroe MI

www.spliethoff.com or greatlakes@spliethoff.com

Avoid US East Coast Congestion

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

CLEVELANDEUROPE EXPRESS
OPERATED BY Spliethoff

CONTINUE

INVEST

a

IMPROV

Port de Valleyfield

VALPORT
Les services maritimes inc.
Maritime Services Inc.

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

D GROWTH

TMENTS
nd
EMENTS

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

Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.

"Castaloop USA will provide bulk and breakbulk customers with seamless marine and cargo-handling services, opening up new opportunities for truck to barge to reach markets throughout the U.S. Midwest and beyond," said. Philip O'Brien, President of Castaloop USA Inc.

Federal Marine Terminals

Federal Marine Terminals Inc. said it anticipates a good rest of the year. "We are confident that we will continue on our planned trajectory till the end of 2022," said FMT President Louis Saint-Cyr. "That is the good news. The impact of geopolitical recalibration of national economies makes any provisions beyond six months hard to predict. We are simply dealing with too many variables: fuel prices, interest rates, inflation, a tight labour pool, etc.

"The cautious approach for us is to focus on our long-term objectives. This means we need to be patient and double-down on planning. The most obvious example for us is fleet management and capital expenditures for new equipment. The lead time for equipment deliveries is so long right now that we need to be thoughtful on how we ensure our business continuity for special operational needs in six to 12 months.

"Our focus continues and will remain focused on being a 'boutique' operator – logistics company," Mr. Saint-Cyr continued. "We have seen the benefits over the past few years in developing strong relationships with our customers and ports. Our customer centric narra-

Castaloop USA, filiale de Logistec, étend le réseau d'opérations de manutention de cargaisons de l'entreprise, avec l'ajout du terminal Lemont sur la rivière Illinois qui rejoint le réseau du fleuve Mississippi et ses affluents. «Castaloop USA fournira aux clients faisant du vrac et des marchandises diverses des services intégrés de transport maritime et de manutention de cargaisons, créant de nouvelles possibilités de parvenir aux marchés avec des camions et des barges, dans le Midwest américain et au-delà», dit Philip O'Brien, président de Castaloop USA Inc.

Terminaux maritimes fédéraux

FMT (Terminaux maritimes fédéraux) affirme prévoir que le reste de l'année sera positif. «Nous avons toute confiance de continuer sur la trajectoire que nous avons planifiée jusqu'à la fin de 2022, a dit le président de FMT Louis Saint-Cyr. C'est une bonne nouvelle. Vu les répercussions du recalibrage géopolitique des économies nationales, il est difficile de faire des prédictions au-delà de six mois. Il y a simplement trop de variables: prix du carburant, taux d'intérêt, inflation, pénurie de main-d'œuvre, etc.

«L'approche prudente consiste à nous concentrer sur nos objectifs à long terme. Nous devons donc être patients et redoubler d'efforts dans la planification. L'exemple le plus évident pour nous est la gestion de la flotte et les dépenses pour du nouvel équipement. Le délai de livraison d'équipement est maintenant si long que nous devons bien réfléchir à la façon dont nous assurerons la continuité des activités pour faire face aux besoins opérationnels spéciaux des 6 à 12 mois à venir.

«Nous continuerons de nous attacher à être une entreprise de logistique "boutique". Nous en avons vu les avantages ces dernières années, ayant créé de solides relations avec nos clients et avec les ports. Le fait d'insister sur la priorité client porte ses fruits, surtout dans la manière dont nous concilions sécurité et attentes quant à la prestation de services.»

QSL

QSL a fait l'acquisition de l'entreprise montréalaise spécialisée dans le vrac liquide Agence Tanker SMK Inc., intégrant ses activités et son personnel à LOLA, l'agence de services maritimes de QSL.

Tanker SMK, qui est présente dans de nombreux ports de l'est du Canada, se spécialise dans le transport de vrac liquide, tel que pétrole brut, produits pétroliers et produits chimiques ainsi que diverses cargaisons liquides comestibles et non comestibles.

En mai, QSL a gagné un prix pour ses pratiques en matière de santé et sécurité au travail lors des Mercuriades, le concours de prix d'entreprises de la Fédération des chambres de commerce du Québec. QSL a été honorée pour sa campagne visant la déclaration des «passés proche», dans le cadre de sa stratégie de prévention des accidents.

La stratégie rend les déclarations de quasi-accidents et de comportements dangereux plus accessibles. Un code QR permet à quiconque constate un incident de soumettre une déclaration en quelques minutes, au moyen d'un téléphone cellulaire. Chaque déclaration permet que des mesures correctives soient prises rapidement.

«Nous sommes doublement honorés de nous voir désignés Grand Lauréat 2022 puisque ce prix souligne à la fois l'esprit d'innovation de nos équipes et l'importance que tous, chez QSL, donnent à la prévention des accidents», a déclaré Robert Bellisle, président et chef de la direction de QSL.

QSL a accru sa présence dans le Canada atlantique en assumant la gestion du terminal maritime de Sheet Harbour, à l'extrémité est de la municipalité régionale de Halifax. QSL a créé une filiale, la Port of Sheet Harbour Agency, qui gérera l'infrastructure et la location de terrains, percevra les frais

tive is certainly getting traction especially as it relates to the manner in which we couple safety and service delivery expectations."

QSL

QSL has acquired Montreal-based liquid bulk company SMK Tanker Agency Inc., with operations and employees integrated into LOLA, QSL's marine services agency.

SMK Tanker, which operates in numerous Eastern Canadian ports, is specialized in the transportation of liquid bulk cargoes such as crude oil, petroleum products and chemicals, as well as edible and non-edible liquid cargoes.

QSL won a prize for its occupational health and safety practices at the Les Mercuriades business awards competition hosted by the Federation of Quebec Chambers of Commerce in May. The company was recognized for its "near miss" disclosure campaign workplace accident prevention strategy.

The strategy makes reports of "near miss" and dangerous behaviour more accessible. A QR code allows anyone who witnesses an incident to complete and submit a report in just a few minutes, with a cellphone. Each report enables corrective measures to be put in place quickly.

"We are doubly honoured to be named the Grand Prize Winner 2022 since this award highlights both the innovative spirit of our teams and the importance that everyone at QSL gives to accident prevention," said Robert Bellisle, President and CEO of QSL.

QSL has increased its presence in Atlantic Canada by taking over the helm of the Sheet Harbour Marine Terminal, located on the eastern reaches of the Halifax Regional Municipality. QSL's new Port of Sheet Harbour Agency will manage the capital infrastructure and land leases, collect port fees, land use fees and tariffs, and oversee security and community relations. QSL has signed a 10-year lease agreement with Nova Scotia Business Inc., which owns the facility. The agreement has an option to renew for a further 10 years if both parties agree.

QSL said the port is well suited for marine and resource-based industry, manufacturing and being an intermediate port for ships on their way to another destination, and that companies have already established processing and shipping facilities as a competitive alternative to other locations.

Port of Halifax

The Port of Halifax's two container terminals – Atlantic Hub and Fairview Cove – are now jointly branded under PSA Halifax following PSA International's acquisition of Ceres Halifax Inc. from Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.

PSA Halifax had acquired Atlantic Hub, the former South End Container Terminal operated by Halterm Container Terminal Ltd., in 2019. It has been upgraded over the past two years to increase its vessel handling capacity so that larger vessels can call. In 2021, the terminal handled the first 16,000-TEU containership – the **Marco Polo** – to ever call on North America's east coast.

PSA Halifax will take delivery of two additional super post-Panamax ship-to-shore container gantry cranes at Atlantic Hub in early 2023. They have an outreach of 24 container rows and will be added to the five existing super post-Panamax units at the terminal.

PSA and the Halifax Port Authority said the investments in the terminal have "future-proofed" its long-term competitiveness.

Situated at the north end of the city, Fairview Cove terminal will complement Atlantic Hub's operations. The terminal can handle vessels of up to 8,000-TEU capacity and adds more railhead capacity and ro-ro capabilities for PSA Halifax.

"PSA Halifax's Atlantic Hub was our group's first coastal terminal investment in Canada and we are pleased to be given the opportunity to also operate the Fairview Cove terminal," said Tan Chong Meng, Group CEO of PSA. "This will allow the port to expand its service offerings and transform it from a coastal to a global hub port – enhancing competition, presenting significant efficiencies and strengthening Halifax's position as a port of choice. To this end, we look forward to greater collaboration with the Halifax Port Authority, CN Rail and other partners, as we seek to extend Halifax's hinterland to new markets."

Port Saint John

Port Saint John will see its annual container capacity jump to 800,000 TEUs in the coming years from the current 325,000 TEUs.

The Government of Canada announced in May that it is contributing up to $21 million to the Saint John Port Authority (SJPA) to increase the West Side Terminal's cargo laydown capacity, enhance its crane capabilities, and allow wheeled cargo capabilities. The SJPA will contribute $4.2 million, and the Province of New Brunswick will invest $16.8 million, which represents a total investment of $42 million.

"This funding announcement is a monumental step towards better supply chain efficiency in Canada," said Craig Bell Estabrooks, President and CEO of Port Saint

portuaires, frais d'utilisation des terrains et autres droits, et s'occupera de la sécurité et des relations communautaires. QSL a signé un bail de 10 ans avec Nova Scotia Business Inc., propriétaire des lieux. L'entente comporte une option pour 10 ans de plus, si les deux parties y consentent.

QSL a dit que le port convient bien pour l'industrie maritime, le secteur des ressources et la fabrication, et pour servir de port intermédiaire aux navires en route vers une autre destination. Diverses entreprises y ont déjà établi des installations de transformation et d'expédition, y voyant une option concurrentielle par rapport à d'autres lieux.

Port de Halifax

Les deux terminaux à conteneurs du Port de Halifax – Atlantic Hub et Fairview Cove – constituent maintenant PSA Halifax, depuis que PSA International a fait l'acquisition de Ceres Halifax Inc. qui appartenait à Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.

PSA Halifax avait acquis Atlantic Hub, l'ancien South End Container Terminal exploité par Halterm Container Terminal Ltd., en 2019. Au cours des deux dernières années, sa capacité a été augmentée pour pouvoir desservir de plus grands navires. En 2021, le terminal a reçu le premier porte-conteneurs de 16 000 EVP – le **Marco Polo** – à faire escale sur la côte est de l'Amérique du Nord.

PSA Halifax recevra au début de 2023 deux grues-portiques de conteneurs super post-Panamax de plus à Atlantic Hub. Ces grues ont une portée de 24 rangées de conteneurs. Elles s'ajouteront aux cinq grues super post-Panamax qui se trouvent déjà au terminal.

PSA et l'Administration portuaire de Halifax affirment que les investissements dans le terminal assurent sa compétitivité sur le long terme.

Le terminal Fairview Cove, à l'extrémité nord de la ville, fournira un complément aux services d'Atlantic Hub. Ce terminal peut recevoir des navires allant jusqu'à 8000 EVP et ajoute des capacités ferroviaires et ro-ro pour PSA Halifax.

«Le terminal Atlantic Hub de PSA Halifax a été notre tout premier investissement dans un terminal côtier au Canada, et nous sommes heureux d'avoir eu la possibilité d'exploiter également le terminal Fairview Cove, a dit Tan Chong Meng, PDG du groupe de PSA. Cela permettra au Pport d'étendre son offre de services et de se transformer d'un port côtier à une plaque tournante mondiale – renforçant la concurrence, présentant des gains importants en matière d'efficacité et consolidant la position de Halifax comme port de choix. À cette fin, nous nous réjouissons de renforcer notre collaboration avec l'Administration portuaire de Halifax, CN Rail et les autres partenaires, alors que nous cherchons à étendre l'arrière-pays de Halifax vers de nouveaux marchés.»

Port Saint John

Dans les prochaines années, Port Saint John portera sa capacité de manutention de conteneurs à 800 000 EVP, contre 325 000 actuellement.

Le gouvernement du Canada a annoncé en mai qu'il verserait jusqu'à 21 millions de dollars à l'Administration portuaire de Saint John (APSJ) pour augmenter la capacité de mise en cale du fret du terminal Ouest, améliorer la capacité des grues du terminal, et mettre en place des capacités en matière d'engins de transport sur roues. L'APSJ contribuera à

hauteur de 4,2 millions de dollars et la Province du Nouveau-Brunswick investira 16,8 millions de dollars, ce qui portera le montant total investi dans le projet à 42 millions de dollars.

«L'annonce de ce financement représente un bond en avant en matière d'efficacité de la chaîne d'approvisionnement au Canada, a dit Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John. Cela continuera à engendrer une croissance conséquente et à attirer des investissements du secteur privé dans notre région, ce qui créera des centaines d'emplois. Ces améliorations apportées à l'infrastructure, conjointement à notre projet actuel de modernisation, aideront notre port à se doter d'une nouvelle capacité de 800 000 EVP.»

DP World à Saint John et en Colombie-Britannique

DP World effectue d'importants investissements dans la technologie et les immobilisations du terminal à conteneurs polyvalent DP World Saint John.

En font partie deux grues-portiques de quai super post-Panamax d'une portée de 21 rangées, plus d'une douzaine de gerbeurs supplémentaires, des véhicules de transfert interne supplémentaires, des remorques porte-conteneurs supplémentaires et des solutions technologiques incluant une mise à niveau du système d'exploitation du terminal, un nouveau système de barrière pour camions et des systèmes de gestion financière à l'échelle de l'entreprise.

Les nouvelles grues, qui devraient arriver à la fin de 2022, seront la deuxième paire de grues à être installées à Saint John. "This will continue to spur major growth and private sector investment in our region, which translates to hundreds of jobs. These infrastructure improvements, combined with our current modernization project, will help our port create new capacity of 800,000 TEUs."

DP World in Saint John and British Columbia

DP World is making significant technology and asset investments in the DP World Saint John multipurpose container terminal.

They include two super-post-Panamax dockside gantry cranes capable of reaching 21 rows wide, more than a dozen additional reach stackers, additional internal transfer vehicles and container trailers, and technology solutions that include an upgrade to the terminal operating system, a new truck gate system, and enterprise-wide financial management systems.

The cranes, expected in late 2022, will be the second set to arrive in Saint John since DP World became the terminal operator in 2017. They will allow the facility to handle two container vessels simultaneously, and ships of up to about 10,000 TEUs. Once commissioned, the terminal will have a total of four quay cranes.

"This significant investment is about building the right trade ecosystem to make Port Saint John the logistics hub for the East Coast," said Maksim Mihic, CEO and General Manager of DP World (Canada) Inc. "By

creating additional capacity, we provide more options for Canadian exporters to reach global markets, leading to sustainable economic growth for the region."

On the West Coast, the arrival and installation of DP World Vancouver's two enormous quay cranes last year marked the near completion of the Centerm expansion. The project, which started in 2019 and is slated for completion in 2023, modernizes existing infrastructure and increases capacity.

With the installation of the new super post-Panamax cranes, which can handle vessels up to 24 containers wide, the terminal's capacity has increased by 60%, to 1.5 million TEUs annually, without significantly increasing its footprint.

Port of Prince Rupert

DP World and the Prince Rupert Port Authority (PRPA) have entered into a two-year agreement to assess the feasibility of a new container terminal project in Prince Rupert. The project would add up to 2 million TEUs of annual capacity to the port.

The proposed terminal represents the continued advancement of the PRPA's container terminal master plan conducted in 2019, which outlined the potential for an additional container terminal south of the existing Fairview Container Terminal. Under the agreement, DP World and the PRPA will begin various studies on the proposed site.

"This agreement is a clear demonstration of our commitment and confidence in the viability of a second terminal at the Port of Prince Rupert," Mr. Mihic said. "Our vision for this proposed project will ensure the Canadian trade and supply chain landscapes are future-proofed. The feasibility studies will employ a pragmatic approach, exploring the use of advanced technologies and ideas to position the new terminal as an industry leader within Canada and the world."

Meanwhile, the first stage of the Phase 2B expansion of Fairview Container Terminal, a response to the rapid growth in container traffic at the port over the past five years, was expected to be completed in July. It will increase capacity at the facility to 1.6 million TEUs. The second stage of the expansion is set to be completed in late 2024 and will see the terminal's capacity increase to 1.8 million TEUs.

GCT Canada

GCT Canada, which operates GCT Deltaport and GCT Vanterm, said its terminals continue to perform well in the Vancouver gateway.

"But cargo velocity has been challenged by inland capacity factors, as with all ports and terminals across the country," said Marko Dekovic, Vice-President of Public Affairs for Global Container Terminals. "Recent supply chain challenges are not caused by West Coast container terminal capacity. These challenges have been a result of the pandemic as well as natural disasters (fires and floods). Increasing container terminal capacity does not address these issues. Investments in off-terminal infrastructure are needed to provide sup-

John depuis que DP World est devenu l'exploitant de terminal en 2017. Elles permettront la manutention simultanée de deux porte-conteneurs, et de navires jusqu'à environ 10 000 EVP. Une fois qu'elles seront en service, le terminal disposera au total de quatre grues de quai.

«Cet important investissement vise à mettre en place le bon écosystème commercial pour faire de Port Saint John la plaque tournante logistique de la côte Est, a déclaré Maksim Mihic, PDG de DP World (Canada) Inc. Grâce à cette capacité supplémentaire, nous fournissons plus d'options pour les exportateurs canadiens pour atteindre les marchés mondiaux, menant à une croissance économique durable pour la région.»

Sur la côte Ouest, DP World Vancouver a reçu et installé deux énormes grues de quai l'année passée, arrivant ainsi presque au terme de l'expansion du terminal Centerm. Le projet, qui a débuté en 2019 et devrait être achevé en 2023, modernise l'infrastructure et augmente la capacité.

Grâce à l'installation des nouvelles grues super post-Panamax, qui peuvent desservir des navires allant jusqu'à 24 conteneurs de largeur, la capacité du terminal a augmenté de 60 %, soit à 1,5 million d'EVP par année, sans augmenter notablement son empreinte.

Port de Prince Rupert

DP World et l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) ont conclu une entente de deux ans pour évaluer la faisabilité d'un nouveau terminal à conteneurs à Prince Rupert. Le projet ajouterait jusqu'à 2 millions d'EVP à la capacité annuelle du Port.

Le tout s'inscrit dans la suite du plan directeur de l'APPR pour les conteneurs, élaboré en 2019, qui signalait le potentiel pour un terminal à conteneurs supplémentaire au sud de l'actuel terminal à conteneurs Fairview. En vertu de l'entente, DP World et l'APPR entameront diverses études sur le site proposé.

«Cette entente témoigne éloquemment de notre engagement et de notre conviction qu'un deuxième terminal serait viable au Port de Prince Rupert, a dit M. Mihic. Notre vision pour ce projet fera en sorte que nous soyons prêts pour l'avenir au service du commerce canadien et de la chaîne d'approvisionnement. Nous adopterons une approche pragmatique pour les études de faisabilité, en explorant le recours à des technologies et des idées d'avant-garde pour que le nouveau terminal soit à la fine pointe dans l'industrie au Canada et à l'échelle mondiale.»

Entre-temps, la première étape la phase 2B de l'expansion du terminal à conteneurs Fairview devait être terminée en juillet. Elle est une réponse à la croissance rapide du trafic conteneurs au Port depuis cinq ans, et portera à 1,6 million d'EVP la capacité du terminal. La deuxième étape devrait être terminée à la fin 2024, portant la capacité du terminal à 1,8 million d'EVP.

GCT Canada

GCT Canada, qui exploite GCT Deltaport et GCT Vanterm, dans le portail de Vancouver, dit que ses terminaux continuent d'avoir de bons résultats.

«Cependant, la rapidité du passage de fret a été compromise par des facteurs liés à la capacité sur terre, comme pour tous les ports et terminaux au pays, dit Marko Dekovic, vice-président Affaires publiques de Global Container Terminals. Les récentes difficultés de la chaîne d'approvisionnement ne sont pas causées par la capacité des terminaux à conteneurs de la côte Ouest.

Vers l'avenir.

Towards the future.

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

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

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

www.pilotagestlaurent.gc.ca

©VFPA

GCT Canada, which operates the Deltaport (pictured) and Vanterm terminals, says its facilities are performing well in the Vancouver gateway amidst current challenges.

GCT Canada, qui exploite les terminaux Deltaport (photo) et Vanterm, rapporte de bons résultats pour ses installations dans le portail de Vancouver, malgré les défis actuels.

ply chain resiliency from future climate change impacts. We strongly support efforts underway in this area by the government and other stakeholders."

GCT is continuing to work closely with its customers and railways to efficiently evacuate rail cargo from both GCT Deltaport and GCT Vanterm. "The GCT Deltaport railyard continues to have unmatched surge capability in the gateway, with the ability to quickly move large volumes from terminal to rail," Mr. Dekovic said. "Our 2018 $300-million investment in that state-of-the-art intermodal yard will once again provide quick recovery for GCT customers."

Mr. Dekovic said 2022 continues with a "challenged supply chain, and the return to 'normal' still eludes the supply chain globally and locally. Here in B.C., we are still in recovery mode from the floods of late 2021. There are some signs of softening demand, which has been on an upward swing since April 2020. Weakening economic conditions in North America and Europe and high inventories could dampen demand later this year and into next."

Ces difficultés ont découlé de la pandémie et de catastrophes naturelles (incendies et inondations). Augmenter la capacité des terminaux à conteneurs ne les règle pas. Des investissements dans l'infrastructure hors des terminaux sont nécessaires pour assurer la résilience de la chaîne d'approvisionnement face aux répercussions futures du changement climatique. Nous appuyons vivement les efforts déployés en la matière par le gouvernement et d'autres intervenants.»

GCT continue de travailler étroitement avec ses clients et les chemins de fer pour évacuer efficacement le fret ferroviaire à partir de GCT Deltaport et GCT Vanterm. «Le triage ferroviaire de GCT Deltaport continue d'avoir une capacité hors pair pour ce qui est des pointes de volume, dit M. Dekovic. Il peut transférer rapidement de grands volumes du terminal au rail. L'investissement de 300 millions de dollars que nous avons fait en 2018 dans un triage intermodal de pointe assurera de nouveau une reprise rapide pour les clients de GCT.»

Les problèmes de la chaîne d'approvisionnement persistent en 2022, note M. Dekovic: «Le retour à la "normale" continue de se faire attendre pour la chaîne d'approvisionnement mondiale et locale. Ici en Colombie-Britannique, nous sommes encore en train de nous remettre des inondations de la fin 2021. Il y a des signes de ralentissement de la demande, qui était en hausse depuis avril 2020. L'affaiblissement de la conjoncture économique en Amérique du Nord et en Europe ainsi que le niveau élevé des stocks pourraient miner la demande à la fin de l'année et l'an prochain.»

Well-attended in-person event highlights post-COVID, decarbonization goals

Forte affluence à une rencontre en personne mettant l'accent sur l'après-COVID et la décarbonisation

Julie Gedeon

Quand Daniel-Robert Gooch a accueilli les participants à la 63e Conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) du 21 au 23 juin à Toronto, c'était la première fois que la rencontre annuelle se faisait en personne depuis deux ans, et la première fois où il s'y présentait depuis qu'il est devenu PDG de l'AAPC en décembre dernier. «C'est formidable que cette association réunisse l'industrie portuaire depuis maintenant 63 ans», a-t-il dit.

Daniel-Robert Gooch made the initial welcome to everyone at the 63rd annual Association of Canadian Ports Authorities (ACPA) June 21-23 conference in Toronto – the organization's first in-person gathering in two years and his first since being appointed ACPA's new president and CEO last December. "It's amazing that it's been 63 years that this association has been bringing the port industry together," he said.

©JEREMY SCHALLER

The opening day of the ACPA conference took on a special dimension in recognition of National Aboriginal Peoples Day with Bob Goulais of the Nipissing First Nation giving a Traditional Blessing.
In photo, from left to right: Shaun Stevenson, President and CEO, Prince Rupert Port Authority; Jennifer Cleversey-Moffitt, Legal Counsel & Corporate Secretary, Belledune Port Authority ; Cynthia Dick, Director, Port Alberni Port Authority ; Bob Goulais, Nbisiing Consulting Inc.; and Chief Terry Richardson, Pabineau First Nation.

L'ouverture de la Conférence de l'AAPC a pris une dimension spéciale. Pour souligner la Journée nationale des peuples autochtones, Bob Goulais, de la Première Nation de Nipissing, a procédé à une cérémonie de bénédiction traditionnelle. De gauche à droite sur la photo: Shaun Stevenson, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert; Jennifer Cleversey-Moffitt, conseillère juridique et secrétaire générale de l'Administration portuaire de Belledune; Cynthia Dick, administratrice, Administration portuaire de Port Alberni; Bob Goulais, Nbisiing Consulting Inc.; le chef Terry Richardson, Première Nation de Pabineau.

In recognition of National Aboriginal Peoples Day, Mr. Gooch asked Bob Goulais of the Nipissing First Nation to give a Traditional blessing to the conference by offering an invocation and thanksgiving in Ojibway. Mr. Goulais noted that the conference was taking place on the unceded territory of the Misi-zaagiing (the origins of the anglicized word Mississauga) who are "Those at the Great River-Mouth" and shared with the port authorities the important connection to the water.

"Because of that connection to the water, we are also stewards of that water, to look after the well-being of those that inhabit the water – the fish, the bird life and mammal life – and to make sure that water is clean for us and all generations," Mr. Goulais added.

Carl Laberge, the President and CEO of the Saguenay Port Authority, and the Chair of ACPA's board of directors, thanked Ian Hamilton, president and CEO of the Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA), and Steve Salmons, President and CEO of the Windsor Port Authority, for spearheading the conference's organization. "We were supposed to be here in Toronto back in 2020 and we've finally made it two years later," Mr. Laberge said.

The conference's Post-COVID, Post-Carbon, Post-Comfort theme, according to Mr. Salmons, called upon the leading thinkers in attendance to challenge perspectives and practices that may disrupt their comfort zone and to think with a longer term view. "The ACPA conference should be leaving us with an improved awareness of and readiness for the big issues – the potential threats to our current successes and what we may be called upon to change for a prosperous future," he said.

Global uncertainties

Mr. Hamilton expressed his excitement at welcoming everyone to the Great Lakes region. "It's Canada's third and in some ways misunderstood and forgotten coast," he noted. "If the U.S. and Canada's Great Lakes provinces and states were one economy, it would be the third largest in the world."

Douglas Porter, BMO Financial Group's Chief Economist and Managing Director, Economics, started his keynote address by saying that this is one of most complex economic environments he's seen in his career. "And that's before Russia and Ukraine," he said. "That just added another layer of complexity in what already was a very complicated economic background."

He said the strongest implication has been in oil prices, which have gone up by about $25 to a barrel… That's a very heavy hit all to itself, and that in essence is a minor oil shock," Mr. Porter said. "And we're dealt with oil shocks before and they're never good for the global economy."

Mr. Porter said the fallout is being seen in the quickly rising interest rates but added that it's interesting to see the American dollar strengthen against most every currency. "This is a very unusual situation to have oil prices rising, at the same time as the U.S. dollar is rising," he said. "That means that everyone else is paying even bigger increases than what the Americans are seeing." However, the feeling is that once American currency settles, the Canadian dollar is expected to gain some ground.

Pour souligner la Journée nationale des peuples autochtones, M. Gooch a demandé à Bob Goulais, de la Première Nation de Nipissing, de procéder à une cérémonie de bénédiction traditionnelle avec des invocations de remerciement en ojibwé. M. Goulais a signalé que la conférence se tenait sur le territoire non cédé des Misi-zaagiing (nom dont les Occidentaux ont dérivé «Mississauga»), c'est-à-dire «ceux à l'embouchure de la grande rivière», ayant en commun avec les administrations portuaires un lien important à l'eau.

«En raison de ce lien à l'eau, nous sommes aussi les gardiens de cette eau, chargés de veiller au bien-être de tout ce qui habite autour de l'eau – poissons, oiseaux et mammifères – et de nous assurer que cette eau est propre pour nous et pour toutes les générations», de dire M. Goulais.

Carl Laberge, PDG de l'Administration portuaire du Saguenay et président du conseil d'administration de l'AAPC, a remercié Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, et Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, d'avoir piloté l'organisation de la Conférence. «Nous devions être ici à Toronto en 2020, et nous y sommes finalement, deux ans plus tard», a dit M. Laberge.

Selon M. Salmons, le thème de la Conférence, «Post-Covid, post-carbone, post-confort», appelait les participants à réfléchir à des perspectives et des pratiques qui pourraient sortir des zones de confort et à adopter une vision axée sur le long terme. «La Conférence de l'AAPC devrait nous sensibiliser et nous préparer à faire face aux grands enjeux – les menaces potentielles pour nos succès actuels et les changements que nous devrons peut-être accepter pour assurer un avenir prospère», a-t-il dit.

Incertitudes mondiales

M. Hamilton s'est dit enthousiaste d'accueillir les participants dans la région des Grands Lacs: «C'est le troisième littoral du Canada, et il est parfois mal compris et oublié. Si les États américains et les provinces canadiennes des Grands Lacs formaient une économie, ce serait la troisième plus grande du monde.»

Douglas Porter, économiste en chef et directeur général de BMO Groupe financier, a entamé le discours-programme qu'il prononçait en affirmant que la conjoncture actuelle était une des plus complexes qu'il ait vue dans sa carrière: «Et c'était déjà ainsi avant la Russie et l'Ukraine. La guerre n'a fait qu'ajouter une couche de complexité dans ce qui était déjà une situation économique très compliquée.»

Pour lui, la plus grande répercussion a été dans le cours du pétrole, qui a grimpé d'environ 25 $ le baril. «C'est un gros coup dur en soi, essentiellement un petit choc pétrolier. Nous avons déjà eu des chocs pétroliers avant, et ils ne sont jamais bons pour l'économie mondiale.»

M. Porter voit des retombées dans la hausse rapide des taux d'intérêt, mais ajoute qu'il est intéressant de constater que le dollar américain s'apprécie par rapport à presque toutes les monnaies. «Il est très inhabituel que les prix du pétrole augmentent en même temps que le dollar américain augmente. En conséquence, le reste du monde paie des augmentations encore plus grandes que ne le font les Américains.» Cependant, il prévoit que quand le dollar américain plafonnera, le dollar canadien gagnera du terrain.

AAPC / ACPA 2023

We look forward to seeing you in Trois-Rivières!
September 11-14

Nous vous attendons à Trois-Rivières!
Du 11 au 14 septembre

140th PORT TROIS-RIVIÈRES

https://porttr.com/en/

©JEREMY SCHALLER

Carl Laberge (first left), Chair of the ACPA Board and General Manager and CEO of the Saguenay Port Authority, was pleased to open the 63rd ACPA conference with Ian Hamilton, President and CEO of the Hamilton-Oshawa Port Authority, along with Steve Salmons, President and CEO of the Windsor Port Authority and Daniel-Robert Gooch, ACPA President and CEO.

Carl Laberge (à gauche), président du conseil d'administration de l'AAPC et PDG de l'Administration portuaire du Saguenay, a ouvert la 63e Conférence de l'AAPC avec Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, et Daniel-Robert Gooch, PDG de l'AAPC.

The good news is that a healthy rebound is still expected despite the setbacks with the Russia-Ukraine conflict, the rise in oil prices, and some of the China shutdowns. "We're still looking for three per cent growth in the global economy," he said.

Blue economy potential

In discussing ways to build the blue economy, Mr. Salmons noted that Ontario is the last province/state on the Great Lakes to introduce a marine strategy in recognition of the need to link marine to rail and road transportation "for the smooth and even flow of goods and to minimize the impact on our environment and society."

Niall O'Dea, Assistant Deputy Minister of Policy at Fisheries and Oceans Canada related that the Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) predicts that the global blue economy will double to surpass CAN$4 trillion by 2030 and has the potential to outperform the global economy as a whole in terms of both adding value and employment.

La bonne nouvelle est qu'une reprise vigoureuse reste prévue malgré les revers du conflit Russie-Ukraine, de la hausse des prix du pétrole et de certaines mesures de confinement en Chine. «Nous nous attendons quand même encore à une croissance de 3 % de l'économie mondiale», conclut-il.

Le potentiel de l'économie bleue

En discutant des façons de construire l'économie bleue, M. Salmons fait remarquer que l'Ontario est la dernière, parmi les provinces et les États des Grands Lacs, à présenter une stratégie maritime reconnaissant la nécessité de combiner le transport maritime au transport ferroviaire et routier «pour que les biens circulent aisément et pour réduire l'impact sur notre environnement et notre société».

Niall O'Dea, sous-ministre adjoint à Pêches et Océans Canada, a indiqué que l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) prévoit que l'économie bleue mondiale doublera pour dépasser les 4000 milliards de dollars canadiens d'ici 2030, et pourrait progresser mieux que l'économie dans son ensemble en termes de valeur ajoutée et d'emplois.

«Les industries canadiennes liées à l'océan onten généré 22,3 milliards de dollars et soutenu plus de 160 000 emplois au pays en 2019», a fait remarquer M. O'Dea pour illustrer les fondements récents de ce qui devrait être une solide croissance. «En tenant compte des retombées dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement, du fait des revenus que les travailleurs dépensent, l'apport du secteur maritime au PIB atteint presque 40 milliards de dollars et 321 000 emplois, soit 1,7 % du PIB et de l'emploi au pays.»

M. O'Dea affirme que le Canada est en excellente posture pour profiter de l'économie bleue, et que le gouvernement fédéral joue un rôle important à cet égard en accroissant la compétitivité grâce à des stratégies intégrées. Il signale que la région Grands Lacs–Saint-Laurent a parfois été le littoral négligé. «Plus de 50 % du commerce entre le Canada et les États-Unis passe par la région, qui représente 30 % de l'activité économique et des emplois des deux pays, et il s'y trouve 85 % de l'eau douce du continent. La région est donc un moteur de l'économie nord-américaine, et il s'agit de le garder au devant de la scène en élaborant une nouvelle stratégie.»

Priorités de la décarbonisation

Tout plan qui est élaboré doit tenir compte des défis de la décarbonisation. En vertu de la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité* (projet de loi C-12) entrée en vigueur le 29 juin 2021, le Canada doit d'ici 2030 réduire ses émissions de 45 % par rapport aux niveaux de 2005 dans l'ensemble des secteurs de l'économie.

"Canada's ocean-based industries directly generated $22.3 billion in support of more than 160,000 jobs across the country in 2019," he added to illustrate the recent base of what's expected to be a strong upward-trending growth. "After accounting for the spinoff effects that occur across the supply chains, with workers spending their income, the marine sector input increases to almost $40 billion GDP and 321,000 jobs, which amounts to 1.7 per cent of total GDP and employment."

Mr. O'Dea affirmed that Canada is well positioned to continue to capitalize on the blue economy with the federal government playing a strong role in that regard by increasing competitiveness through integrated strategies. He said the point is well taken that the Great Lakes/St. Lawrence region at times has been the forgotten coast at times. "With 50 per cent of Canada/U.S. trade passing through the region and representing 30 per cent of Canada/U.S. economic activity and employment and 85 per cent of the continent's fresh water, this is a North American powerhouse that must be kept at the forefront as we develop a new strategy."

Decarbonization priorities

Any plans must be done taking into account the challenges of decarbonization. Under the Canadian Net-Zero Emissions Accountability Act (Bill c-12) that came into law June 29, 2021, Canada must achieve a 45-per-cent emissions reduction across all economic sectors by 2030 as compared with 2005 levels.

©JEREMY SCHALLER

A lively panel featured, from left to right, Serge Le Guellec, President and General Manager, Transport Desgagnés; Chris Hall, President of the Shipping Federation of Canada; Nathalie Morin, Transport Canada, Environment Policy; and Allister Paterson, Executive VP and Chief Commercial Officer of CSL Group.

Un panel de discussion réunissait, de gauche à droite: Serge Le Guellec, PDG de Transport Desgagnés; Chris Hall, président de la Fédération maritime du Canada; Nathalie Morin, de Transports Canada, Politiques environnementales; et Allister Paterson, vice-président directeur et chef de la direction commerciale du groupe CSL.

Nathalie Morin, who is responsible for decarbonization for medium- and heavy-duty vehicles in the rail, marine and aviation modes in her role in Environment Policy at Transport Canada, presented some of Canada's Emissions Reduction Plan (ERP). "It's a roadmap for how we're going to reduce emissions and in it you can see a specific section for how we'll reduce emissions for the marine, rail and aviation industries."

Ms. Morin added that as part of the Clydebank Declaration for green shipping corridors (COP26), Transport Canada is exploring the development of a national framework to support the initiative. "At Transport Canada, we have started to talk about how we can bring everyone together," she said. "We are process oriented and the good news is that we started to get organized ourselves to have this conversation, so we've set up a working group within Transport Canada with the key stakeholders but also an intergovernmental working group with all the key departments that have a role to play."

The federal government is also collaborating with various stakeholders to develop a national hydrogen strategy. She also said that a new clean fuels regulation is slated for January 1, 2023, that will incentivize biofuel production as well as its use under the carbon credit system.

Interim measures

Allister Paterson, Executive Vice President and Chief Commercial Officer, the CSL Group, and current chair of the CMC, talked about how biodiesel is a good interim step. "It provides a good transitional path to whatever needs to come later – methanol, hydrogen and/or ammonia," he said. "But I think it's going to take a while to figure out which one of those fuels will be able to be produced in sufficient quantity and be green and be available worldwide. … the

Nathalie Morin, responsable de la décarbonisation des véhicules moyens et lourds des secteurs ferroviaire, maritime et aérien dans le cadre de la politique environnementale de Transports Canada, a parlé du Plan de réduction des émissions (PRE) du Canada. «C'est une feuille de route pour réduire les émissions, et il y a une section sur les secteurs du transport maritime, du rail et de l'aviation.»

M^me^ Morin explique que Transports Canada étudie un cadre national à l'appui de la déclaration de Clydebank sur les corridors maritimes verts (COP26). «À Transports Canada, nous avons commencé à discuter des moyens pour rallier tout le monde, dit-elle. Nous préparons le processus, et la bonne nouvelle est que nous avons commencé à nous organiser pour avoir cette conversation. Nous avons créé un groupe de travail de Transports Canada, avec des intervenants clés, mais aussi un groupe de travail intergouvernemental avec les ministères qui ont un rôle à jouer.»

Le gouvernement fédéral collabore aussi avec diverses parties prenantes pour élaborer une stratégie nationale sur l'hydrogène. En outre, une nouvelle réglementation sur les carburants propres est prévue le 1^er^ janvier 2023. Elle créera des incitatifs à la production de biocarburant et à son utilisation en vertu d'un système de crédits de carbone.

Mesures transitoires

Allister Paterson, vice-président directeur et chef de la direction commerciale du groupe CSL et président de la Chambre de commerce maritime (CCM), a fait valoir que le biodiesel est une bonne solution intermédiaire. «Il offre une transition vers ce qui devra s'imposer à l'avenir – méthanol, hydrogène et/ou ammoniac, dit-il. Mais je crois qu'il faudra du temps pour voir lequel de ces carburants pourra être produit en quantités suffisantes, sera écologique et sera disponible partout dans le monde. [...] Les Maersk de

ce monde sont ceux qui le détermineront, mais nous pouvons entre-temps utiliser du biocarburant et réduire l'empreinte de 80 %. Et si notre entreprise peut y parvenir dans la prochaine décennie, nous pourrons faire d'autres investissements sûrs pour l'avenir.»

Il reste à voir quelle sera l'offre de biocarburant de deuxième génération. «Je crois qu'il y aura bientôt beaucoup de concurrence. Dans les Prairies, il y a de nombreuses compagnies céréalières qui commencent à investir dans des usines de compression, note M. Paterson. Je crois que le Canada pourrait très bien devenir un leader dans la production de ce carburant... et je crois que les Lacs seraient un lieu idéal où le promouvoir, parce qu'il y a peu de stations de ravitaillement, donc la logistique est plus simple... C'est toutefois un carburant coûteux, mais le régime de crédits doit faire en sorte qu'il soit abordable et fournir des incitatifs à son utilisation.»

Il a ajouté que les politiques devraient encourager les armateurs à investir dans de nouveaux navires pouvant réaliser des gains en efficience de 40 % dès maintenant avec les connaissances et les technologies actuelles, en attendant de figurer ce qui est le mieux pour l'avenir.

Nouveaux facteurs

Serge Le Guellec, PDG de Transport Desgagnés, a fait remarquer que les nouvelles technologies et sources de carburant exigeront de nouvelles compétences: «Nous devons commencer à penser aux qualités et compétences qui seront nécessaires à la prochaine génération de gens de mer.»

Il a soutenu que la formation doit être prévue à l'avance. «Comment est-ce que nous sommes passés au soutage de GNL, sans la formation essentielle?» Il a aussi signalé que des ports ailleurs dans le monde se préparent méthodiquement à des sources d'énergie plus propre, et il faut en faire autant au Canada. «Pour les ports, la question est de savoir comment s'insérer dans cette chaîne de valeur où les navires veulent de la flexibilité pour le soutage, avance-t-il. S'ils sont au milieu d'une communauté, ils doivent aussi s'assurer qu'il y a acceptabilité sociale pour ces nouveaux carburants, et ils doivent convaincre que ces carburants seront stockés et manipulés en toute sécurité.»

Au sujet de la chaîne d'approvisionnement, Jordan Kajfasz, vice-président adjoint, Ventes et marketing intermodal de CP, a affirmé que les enjeux devront être réglés en consacrant des investissements majeurs à une nouvelle infrastructure dans la décennie à venir et au-delà. «Nous devons régler les goulots d'étranglement [...] car ils conditionnent l'avenir. Nous devons aussi attacher plus d'attention aux événements environnementaux de plus en plus fréquents, que ce soit des feux de forêt, des vagues de chaleur et des coups de froid, pour que nous n'ayons pas de ces moments de panique que nous avons tous vécus, quel que soit notre segment de la chaîne d'approvisionnement.»

Le panel d'experts financiers a discuté de ce que cherchent les investisseurs pour réduire leur risque. Le groupe Swiss Re est un des signataires fondateurs de l'accord Poseidon Principles. «C'est un cadre de référence pour la mesure et la production de rapports publics quant au degré auquel les coques de navire, la machinerie, les activités portuaires... tiennent compte du climat, de façon uniformisée afin de bien

"Maersks" of the world will be the one to drive this, but in the meantime, we can use biofuel and knock down the footprint by 80%, and if we can afford to do that as a company over the next decade, then we can make more sure bets on the future."

A lot will depend on the supply of second generation biofuel. "I think there will soon be all sorts of competition for it, but in the Prairies, there's all sorts of grain companies starting to invest in compression plants," Mr. Paterson added. "I think Canada is ideally placed to be a leader in the production of this fuel … and I think the Lakes are an ideal place to showcase it because the fuel stations are fewer, so the logistics are easier… but it is expensive, but the credit regime has to make it affordable and incentivize its use."

He added that the policy framework should encourage ship owners to invest in new ships that can improve efficiencies by some 40 per cent now with existing knowledge and technologies as everyone still figures out what is best to do in future.

New considerations

Serge Le Guellec, President and General Manager, Transport Desgagnés, noted that new technologies and fuel sources will require new labour qualifications. "We have to start thinking about what will be the new competencies and skillsets that the next generation of mariners will need."

Mr. Le Guellec also noted the need to have training in place in advance. "How is it that we moved into LNG bunkering and the essential training wasn't there?" He also noted that ports elsewhere in the world are getting well organized in terms of cleaner energy sources and the same has to be done in Canada. "For the ports, then, how do you play into this value chain where the ships want to be able to bunker with flexibility?" he asked. "If they're smack in the middle of a community, they also have to ensure there's the social acceptability for these new fuels and build confidence that these fuels will be fueled and bunkered safely."

In terms of the supply chain, Jordan Kajfasz, Assistant Vice-President, Sales & Marketing Intermodal at CP, said the issues will need to be addressed by major investment in new infrastructure over the next decade and longer. "We need to be addressing bottlenecks … as they will affect the future, and take into greater account the increasing environmental events, such as wildfires, floods, heatwaves and cold snaps, so that we don't have the hair-on-fire moments that we have all felt in whatever part of the supply chain we handle."

The financial experts panel looked at what investors are seeking to de-risk investments. Swiss Re is among the founding members of the Poseidon Principles. "It's a global framework to support the measurement and public reporting of climate alignment regarding hulls, machinery, port work… and get all those in line to really understand what our carbon footprint is and how we reduce that," explained Bridget Carle, Swiss Re's Vice President. "Investors, insurers and other stakeholders want that clearcut data available in the same language to make decisions."

© JULIE GEDEON

Part of the Quebec contingent enjoying the conference: Gaétan Boivin, the Trois-Rivières Port Authority's President and CEO, along with the port's Board Chair Danielle St-Amand, and Mario Girard, President and CEO of the Port of Quebec.

Une partie du contingent québécois à la Conférence: Gaétan Boivin et Danielle St-Amand, respectivement PDG et présidente du conseil d'administration de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, et Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec.

First Nations initiatives

Chief Terry Richardson of the Pabineau First Nation emphasized the desire by First Nations for sustainable economic growth if it is done in fair partnership with their communities. "What are the benefits of collaborating with First Nations? You'll have federal support, that's for sure, and ports need that… We're at the table with the Port of Belledune and pushing a lot of these energy projects," he said. "Another potential benefit is that demographically First Nations have the largest growing workforce in Canada. There's access to training dollars for First Nations as well."

Chief Richardson was among those who negotiated the first-of-its-kind agreement in Canada between the Belledune Port Authority and the Mi'gmaq First Nations Communities in May 2018, a process that Jennifer Cleversey-Moffitt, the port's Legal Counsel and Corporate Secretary, outlined, including the port authority's initial missteps.

During the final night's dinner, Mr. Laberge paid a farewell tribute to Geoffrey Wilson, who is retiring after 12 years as President and CEO of PortsToronto and a long international career in shipping, aviation and the infrastructure industries. Mr. Laberge's serenade of Je ne regrette rien (I regret nothing) prompted an impromptu bear-hug from Mr. Wilson.

comprendre quelle est notre empreinte carbone et comment nous pouvons la réduire, a expliqué Bridget Carle, vice-présidente de Swiss Re. Les investisseurs, les assureurs et d'autres parties prenantes veulent disposer de données claires et uniformisées pour prendre des décisions.»

Initiatives des Premières Nations

Le chef Terry Richardson, de la Première Nation de Pabineau, a déclaré que les Premières Nations souhaitent une croissance économique durable si elle se fait en partenariat équitable avec leurs communautés. «Quels sont les avantages à collaborer avec les Premières Nations?, a-t-il demandé. Vous aurez un soutien fédéral, c'est sûr, et les ports en ont besoin... Nous collaborons avec le Port de Belledune et appuyons plusieurs de ces projets en matière d'énergie. Autre avantage, sur le plan démographique, les Premières Nations ont le bassin de main-d'œuvre qui connaît la plus forte croissance au Canada. Il y a aussi des fonds pour la formation à l'intention des Premières Nations.»

Le chef Richardson a participé à la négociation d'une entente – la première du genre au Canada – entre les communautés des Premières Nations des Mi'gmaq et l'Administration portuaire de Belledune. C'était en mai 2018. Jennifer Cleversey-Moffitt, conseillère juridique et secrétaire générale du Port, a décrit le processus, y compris les faux pas que l'Administration portuaire a commis au début.

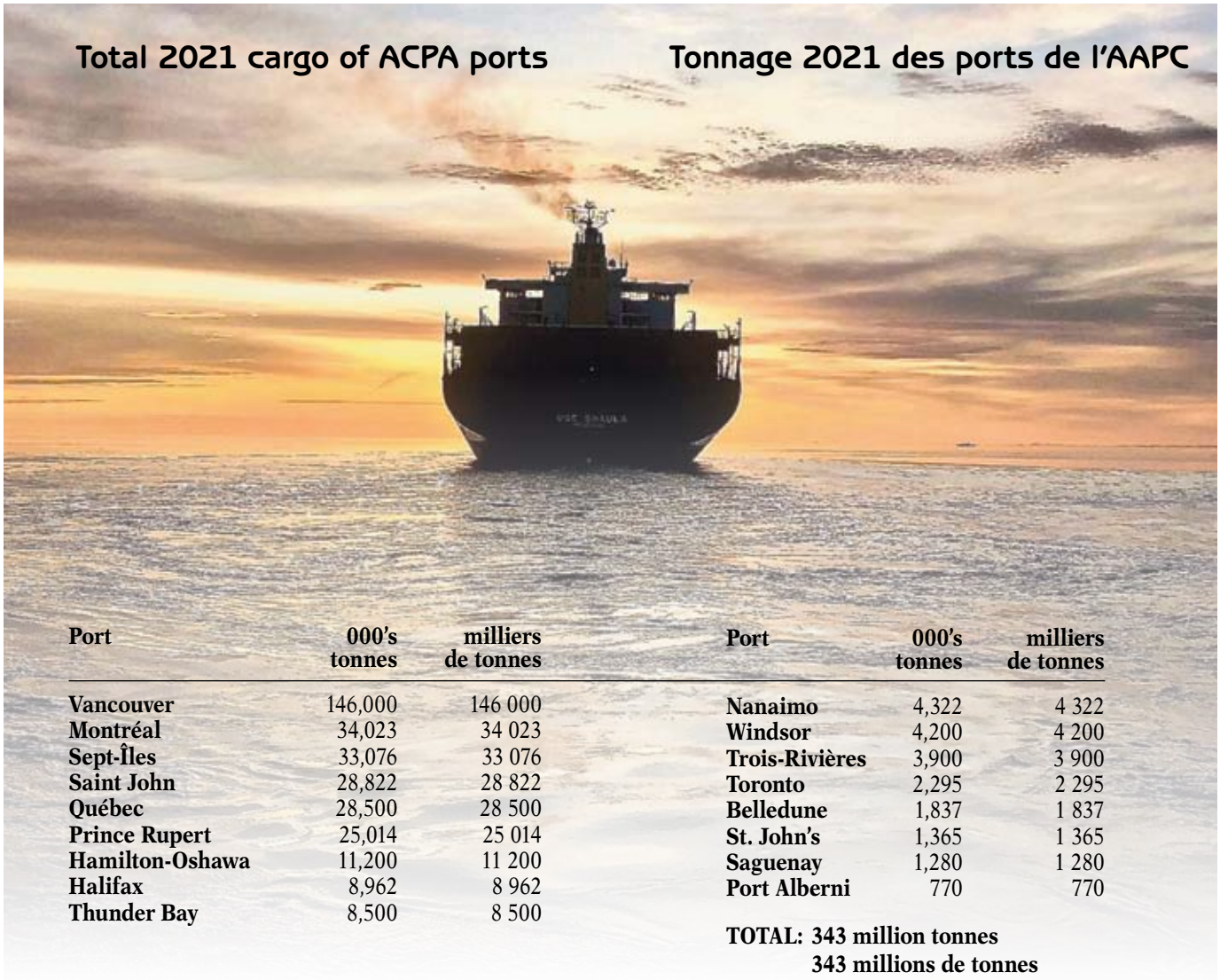
Au cours du dîner de la dernière soirée, M. Laberge a rendu hommage à Geoffrey Wilson, qui part à la retraite après 12 ans à titre de PDG de Ports Toronto et une longue carrière internationale dans les secteurs du transport maritime, de l'aviation et de l'infrastructure. M. Laberge a conclu en entonnant la chanson *Je ne regrette rien*, ce qui lui a valu une chaleureuse accolade de M. Wilson.

Onward to Port of Trois-Rivières in 2023!

The 2023 AGM and Annual Conference of ACPA will be held on September 11-14 at Trois-Rivières, a picturesque port city and strategically-located maritime gateway on the St. Lawrence River halfway between Montreal and Quebec City. Much is happening at this port which handled an impressive 4 million tonnes of cargo in 2021 and is in the midst of a major multimodal terminal expansion plan as part of its On Course for 2030 blueprint.

À la prochaine, au Port de Trois-Rivières en 2023!

L'AGA et Conférence annuelle 2023 de l'AAPC, ce sera du 11 au 14 septembre à Trois-Rivières, une pittoresque ville portuaire stratégiquement située, porte d'entrée maritime sur le fleuve Saint-Laurent, à mi-chemin entre Montréal et Québec. Il se passe beaucoup de choses dans ce port, qui a atteint 4 millions de tonnes de marchandises en 2021 et où un grand projet de terminal multimodal est en cours dans le cadre de son plan Cap sur 2030.



Total 2021 cargo of ACPA ports

Tonnage 2021 des ports de l'AAPC

Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Vancouver	146,000	146 000
Montréal	34,023	34 023
Sept-Îles	33,076	33 076
Saint John	28,822	28 822
Québec	28,500	28 500
Prince Rupert	25,014	25 014
Hamilton-Oshawa	11,200	11 200
Halifax	8,962	8 962
Thunder Bay	8,500	8 500

Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Nanaimo	4,322	4 322
Windsor	4,200	4 200
Trois-Rivières	3,900	3 900
Toronto	2,295	2 295
Belledune	1,837	1 837
St. John's	1,365	1 365
Saguenay	1,280	1 280
Port Alberni	770	770

TOTAL: 343 million tonnes
343 millions de tonnes

Source: individual ports / chaque port.

© PASCAL RHÉAUME

JOURNAL

System-Wide Report: Great Lakes-Seaway cargo rose by 7% in 2021

A new system-wide report from the Chamber of Marine Commerce shows that Great Lakes-St. Lawrence Seaway ships carried an estimated 149 million metric tons of cargo to and from domestic ports and overseas markets during the 2021 shipping season — an increase of 7% over pandemic-stricken 2020.

"This report paints a clear picture that the binational Great Lakes-St. Lawrence Seaway System supported the economic recovery and growth of many of our key industries in both Canada and the U.S. The navigation system delivered critical raw materials and products without any of the delay or disruption seen in other global markets," said Bruce R. Burrows, President and CEO of the Chamber of Marine Commerce. "In today's high-inflation business environment, it's more important than ever that we focus our attention and investment on this unique inland marine highway as part of the solution to many of our national transportation and supply chain problems."

The 2021 Great Lakes-St. Lawrence Seaway System Tonnage Activity report, the only data resource of its kind that annually collects and analyzes Canadian-flag, U.S.-flag and foreign-flag tonnage for the bi-national navigation system, provides an overview of the key cargo commodities and their underlying economic and business drivers.

The findings of the report show:

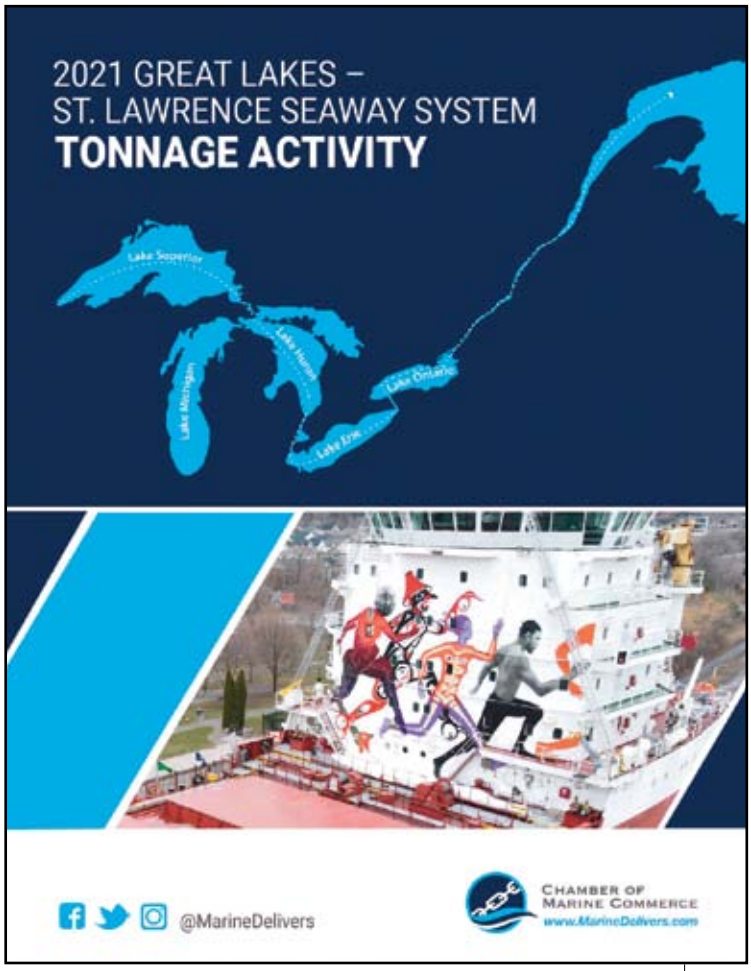
• Overall, cargo shipments on the binational na-

Rapport sur l'ensemble du système Grands Lacs–Voie maritime: les cargaisons ont augmenté de 7 % en 2021

Un nouveau rapport pour l'ensemble du système préparé par la Chambre de commerce maritime révèle qu'au cours de la saison du transport maritime de 2021, les navires sillonnant les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent ont transporté un volume estimé à **149 millions de tonnes métriques** de marchandises entre des ports nationaux et des marchés à l'étranger – une augmentation de 7 % par rapport à 2020, année frappée par la pandémie.

«Ce rapport nous présente une image claire selon laquelle le réseau binational des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent a favorisé la reprise économique et la croissance de plusieurs de nos industries clés au Canada et aux États-Unis. Le système de navigation a livré des matières premières et des produits essentiels sans les retards ou les perturbations qu'on a constatés sur les autres marchés mondiaux», de dire Bruce R. Burrows, président et directeur général de la Chambre de commerce maritime. «Dans le monde des affaires actuel soumis à une inflation élevée, il est plus important que jamais de concentrer notre attention et nos investissements sur cette autoroute maritime intérieure unique qui fait partie de la solution à plusieurs des problèmes qui touchent le système de transport et la chaîne d'approvisionnement de notre pays.»

Le rapport intitulé *Tonnage transporté sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent en 2021*, la seule ressource en son genre en matière de données, qui recueille et analyse le tonnage transporté par des navires battant pavillon canadien, américain et étranger pour le système de navigation binational, nous présente un survol des principales cargaisons de fret et de leurs fac-



©CMC

The report confirms the waterway's important role in supporting economic recovery and growth in the industrial heart of North America.

Le rapport confirme à quel point la voie navigable est importante pour la relance économique et la croissance dans le cœur industriel de l'Amérique du Nord.

teurs économiques et commerciaux sous-jacents.

Les constatations du rapport nous apprennent que:

• De façon globale, le transport de marchandises sur le système de navigation binational a atteint **149 millions de tonnes métriques**, une augmentation de 7 % par rapport à 2020. Les résultats nous démontrent que des progrès importants ont été réalisés au cours de la reprise qui a suivi la pandémie – alors que les cargaisons totales ont atteint 94 % du niveau de 2019 avant la pandémie.

• Le minerai de fer demeure la denrée la plus échangée sur le système, alors qu'il représente près du tiers du tonnage total des marchandises transportées sur le réseau des GLVMSL. Les navires canadiens et américains ont transporté du minerai de fer des mines du Minnesota et/ou du Québec pour soutenir la résurgence dans le domaine de la fabrication de l'acier dans les deux pays, alors qu'on a également transporté des boulettes dans les ports du Québec pour les exporter à l'étranger.

• Dans la région, des matériaux, comme la pierre, le ciment et l'acier, étaient très recherchés dans les projets de construction de logements, d'immeubles commerciaux et d'infrastructures au Canada et aux États-Unis.

• Des navires battant pavillon canadien ont transporté **63,2 millions de tonnes métriques** de marchandises, une légère baisse de 1,3 % comparativement à 2020. Il s'agit là d'un rendement intéressant, alors que le tonnage total atteignait 98 % de la moyenne de cinq ans. Alors que des produits, comme des marchandises générales, la pierre, le ciment et le vrac sec de façon générale, ont affiché des augmentations – ces dernières ont été compensées par une diminution de 10 % des cargaisons de céréales après une récolte bien moins importante dans les Prairies. Les cargaisons de pétrole ont aussi chuté de 5,7 % (après une baisse de 6,6 % en 2020) en raison de la tendance au télétravail qui se poursuit et des restrictions imposées aux voyages en 2021.

• Les navires battant pavillon américain ont transporté un total de **74,2 millions de tonnes métriques (81,8 millions de tonnes nettes)** – une hausse de 16,8 % par rapport à 2020. Le tonnage total des cargaisons a rebondi pour atteindre 99 % de sa moyenne de cinq ans. Les cargaisons de minerai de fer et de charbon étaient en hausse de 12,4 % et 43 % respectivement, récupérant ainsi grandement depuis les niveaux planchers atteints pendant la pandémie.

• Les navires battant pavillon étranger ont transporté **11,6 millions de tonnes métriques** de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent en direction et en provenance de destinations situées à l'étranger – ce qui équivaut au rendement de 2020. Les navires océaniques ont joué un rôle important dans l'importation d'acier spécialisé d'Europe, d'autres marchandises et dans l'exportation de céréales vers des destinations à l'étranger.

Pour lire la version intégrale du rapport (en anglais seulement):

vigation system totaled **149 million metric tons**, up 7% over 2020. The results demonstrate significant progress in the system's post-pandemic recovery — with total cargo reaching 94% of its pre-pandemic 2019 level.

• Iron ore continues to be the most traded commodity on the system, accounting for roughly a third of total cargo tonnage on the GLSLS. Canadian and U.S. ships carried iron ore from Minnesota and/or Quebec mines to support the resurgence of steel manufacturing in both countries, while pellets were also carried to Quebec ports for export overseas.

• Across the region, materials such as stone, cement and steel were in hot demand for housing and commercial/infrastructure-related construction projects in both Canada and the U.S.

• Canadian-flag ships carried **63.2 million metric tons** of cargo, a slight decrease of 1.3% compared to 2020. This was still a strong performance, however, with total cargo carried reaching 98% of the five-year average. While commodities like general cargo, stone, steel, cement and overall dry bulk posted increases – these were offset by a 10% decrease in grain shipments following a much smaller Prairie harvest. Petroleum shipments also fell by 5.7% (after a 6.6% decline in 2020) due to continuing work-from-home trends and travel restrictions in 2021.

• U.S.-flag ships carried a total of **74.2 million metric tons (81.8 million net tons)** – up 16.8% over 2020. Total cargo tonnage bounced back to 99% of its five-year average. Iron ore and coal shipments were up 12.4% and 43% respectively, recovering significantly from pandemic lows.

• Foreign-flag ships transported **11.6 million metric tons** of cargo through the St. Lawrence Seaway to and from overseas destinations — matching 2020's performance. Ocean-going vessels played an important role in importing specialty steel from Europe, other project cargo and exporting grain to overseas destinations. (Photo CMC)

Read the full report:

https://www.marinedelivers.com/wp-content/uploads/2022/06/2021-Tonnage-Report-FINAL.pdf.

La région des Grands Lacs élabore une stratégie pour réduire les déchets de plastique

Le Conseil de la région des Grands Lacs (CGLR), dans le cadre de son initiative «Circular Great Lakes», a publié une stratégie quinquennale innovante d'économie circulaire et un plan d'action pour les plastiques. Le Conseil est un forum binational qui favorise le dialogue et la collaboration entre huit États américains et les provinces canadiennes de l'Ontario et du Québec.

L'organisation a travaillé avec un certain nombre de parties prenantes de la chaîne de valeur

Great Lakes region maps strategy to reduce plastic waste

The Council of the Great Lakes Region (CGLR), as part of its Circular Great Lakes initiative, has released an innovative five-year circular economy strategy and action plan for plastics. The Council is a bi-national forum fostering dialogue and collaboration among eight U.S. states and the Canadian provinces of Ontario and Quebec.

The organization worked with a number of corporate stakeholders in the

An action plan resolves around three key priorities to eliminate plastics marine debris.

Un plan d'action se décline à partir de trois priorités clés en vue d'éliminer les débris marins de plastique.

plastics value chain as well as government, academic, and NGO partners to develop the plan. The aim is to forge a future without plastic packaging waste and litter in the binational Great Lakes region, the engine of the North American economy and guardian of the world's largest freshwater system.

"Plastic is a versatile material that is used widely in our industries and homes as consumers, but it should never become waste in our economy or litter in our environment," said Mark Fisher, president and CEO of the Council of the Great Lakes Region. "Through the Circular Great Lakes initiative, we are convening business, government, academic, and NGO leaders to drive and deliver the systems change needed to close the loop and accelerate the transition to a circular economy for plastics in this critical region to the United States and Canada."

Over 80%, or 12.8 million tons, of recyclable plastic packaging materials are being landfilled every year, effectively throwing out $1.7 billion worth of reusable plastics. Even worse, plastic material is polluting the Great Lakes and our regional environment in the form of litter.

Operating in tandem with other zero plastic waste measures, a modern and effective recycling system is a key component of closing the loop and eliminating plastic marine debris. Yet, too many Great Lakes households still do not have access to recycling options. Additionally, regional recycling rules differ, with policies in many places still favoring a throw-away economy and recycling system infrastructure is aging and lacks investments in advanced materials management practices.

To tackle these issues facing the region, the Circular Great Lakes strategy and action plan centers around three key priorities as the initiative moves from vision to action:

des plastiques ainsi qu'avec des partenaires gouvernementaux, universitaires et des ONG pour élaborer le plan. L'objectif est de forger un avenir sans déchets d'emballages plastiques et sans détritus dans la région binationale des Grands Lacs, moteur de l'économie nord-américaine et gardienne du plus grand système d'eau douce du monde.

«Le plastique est un matériau polyvalent largement utilisé dans nos industries et nos foyers, mais il ne devrait jamais devenir un déchet dans notre économie ou un détritus dans notre environnement», a déclaré Mark Fisher, président et directeur général du Coseil de la région des Grands Lacs. «Grâce à l'initiative Circulaire des Grands Lacs, nous réunissons des dirigeants d'entreprises, de gouvernements, d'universités et d'ONG afin d'impulser et de réaliser les changements systémiques nécessaires pour boucler la boucle et accélérer la transition vers une économie circulaire pour les plastiques dans cette région critique pour les États-Unis et le Canada.»

Plus de 80 %, soit 12,8 millions de tonnes, de matériaux d'emballage en plastique recyclable sont mis en décharge chaque année, ce qui revient à jeter des plastiques réutilisables d'une valeur de 1,7 milliard de dollars. Pire encore, les matières plastiques polluent les Grands Lacs et notre environnement régional sous forme de détritus.

Fonctionnant en tandem avec d'autres mesures de zéro déchet plastique, un système de recyclage moderne et efficace est un élément clé pour boucler la boucle et éliminer les débris plastiques marins. Pourtant, trop de ménages des Grands Lacs n'ont toujours pas accès aux options de recyclage. En outre, les règles de recyclage diffèrent d'une région à l'autre, les politiques de nombreux endroits favorisant encore l'économie du jetable et l'infrastructure du système de recyclage étant vieillissante et ne bénéficiant pas d'investissements dans des pratiques avancées de gestion des matériaux.

Pour s'attaquer à ces problèmes auxquels la région doit faire face, la stratégie et le plan d'action de l'initiative des Grands Lacs s'articulent autour de trois priorités clés, l'initiative passant de la vision à l'action :

- **Première priorité**: nettoyer le bassin hydrographique des Grands Lacs, le plus grand système d'eau douce de la planète, et empêcher les déchets de plastique et les détritus d'y pénétrer.
- **Deuxième priorité**: Accélérer le développement des chaînes d'approvisionnement et des marchés du recyclage des emballages en plastique, en mettant l'accent sur les plastiques souples.
- **Troisième priorité**: Réaliser un changement radical dans la quantité et la qualité du recyclage des plastiques par le biais de politiques, du comportement des consommateurs et d'investissements dans les infrastructures et les technologies avancées.

Les partenariats de l'initiative Circulaire des Grands Lacs continuent de croître et comprennent actuellement huit entreprises partenaires (Charter Next Generation, Dow Inc., Imperial, Pregis, Meijer, American Packaging Corporation, Dart et Rothmans, Benson & Hedges Inc.) et 30 partenaires universitaires, sans but lucratif et gouvernementaux, tels que le programme de débris marins de la NOAA. Toutes les parties prenantes sont invitées à contacter le CGLR pour plus d'informations sur la manière de s'impliquer.

- **Priority One**: Clean up and end plastic waste and litter from entering the Great Lakes watershed, earth's largest freshwater system.
- **Priority Two**: Accelerate development of plastic packaging recycling supply chains and markets, with a focus on flexible plastics.
- **Priority Three**: Achieve a step change in plastics recycling quantity and quality through policy, consumer behavior, and investments in infrastructure and advanced technologies.

Partnerships in the Circular Great Lakes initiative continue to grow and currently include eight corporate partners (Charter Next Generation, Dow Inc., Imperial, Pregis, Meijer, American Packaging Corporation, Dart, and Rothmans, Benson & Hedges Inc.) and 30 academic, non-profit, and government knowledge partners such as the NOAA Marine Debris Program. All stakeholders are invited to contact CGLR for more information on how to get involved.

Ottawa finance une étude sur les conditions du pergélisol le long du chemin de fer de la baie d'Hudson

Le gouvernement fédéral du Canada a récemment annoncé un financement de 4,4 millions de dollars, dans le cadre du Fonds national pour les corridors commerciaux, pour une étude visant à comprendre les conditions actuelles et futures du pergélisol le long du corridor ferroviaire de la baie d'Hudson une décision saluée par l'Arctic Gateway Group. Le chemin de fer représente un lien vital pour les personnes et les marchandises dans le port/ville de Churchill, au Manitoba.

L'étude sera entreprise par l'Université de Calgary et identifiera les stratégies et outils d'atténuation potentiels liés aux risques liés au pergélisol. Les résultats de cette étude seront utilisés pour élaborer des stratégies visant à assurer la sécurité et la résilience du corridor ferroviaire de la baie d'Hudson.

Dans une déclaration envoyée par courriel au *Maritime Magazine*, le PDG de l'Arctic Gateway Group, Sheldon Affleck, a indiqué que des progrès substantiels ont été réalisés dans la réparation de la ligne ferroviaire de la baie d'Hudson et que les expéditions de céréales devraient reprendre au Port de Churchill à l'automne 2023.

«Le service régulier de transport de marchandises et les services voyageurs de Via Rail continuent de fonctionner, mais le transport de marchandises plus lourdes, comme les services de transport de céréales par wagons multiples au Port de Churchill, a été mis en attente en novembre 2021», a-t-il rappelé.

Plus de 200 kilomètres de la ligne ferroviaire nécessitent l'installation de ballast rocheux sous la surface de la voie. De nouvelles technologies sont appliquées pour assurer la stabilité à long terme de la ligne ferroviaire afin d'éviter de futures interruptions de service.

Ottawa funding study on permafrost conditions along Hudson Bay Railway

Canada's federal government recently announced $4.4 million in funding, under the National Trade Corridors Fund, for a study to understand the current and future conditions of permafrost along the Hudson Bay Railway corridor – a decision welcomed by the Arctic Gateway Group. The railway represents a vital link for people and cargo in the port/city of Churchill, Manitoba.

The study will be undertaken by the University of Calgary and will identify potential mitigation strategies and tools related to permafrost hazards. The results of this study will be used to develop strategies to ensure the safety and resiliency of the Hudson Bay Railway corridor.

In an e-mailed statement to *Maritime Magazine*, the Arctic Gateway Group's CEO Sheldon Affleck indicated that substantial progress has been made on repairs to the Hudson Bay Railway line and that grain shipments are on schedule to resume at the Port of Churchill in the Fall of 2023.

"Regular freight service and Via Rail's passenger services continue to operate but heavier freight such as multi-car grain transportation services to the Port of Churchill were put on hold in November, 2021," he recalled.

Over 200 kilometres of the rail line require the installation of rock ballast below the surface of the track. New technologies are being applied to ensure the long-term stability of the rail line to avoid future interruptions in service.

"The result will be a fully rehabilitated, sustainable

© ARCTIC GATEWAY GROUP

The Hudson Bay Railway represents a crucial link in a remote region of Manitoba for people and cargo in the port/city of Churchill.

Le chemin de fer de la baie d'Hudson est un lien crucial, dans une région isolée du Manitoba, pour les personnes et les marchandises du port et de la ville de Churchill.

and reliable rail line that will form the backbone of a new high-volume business that will take full advantage of the competitive edge and the great shipping advantages of the Port," Mr. Affleck stated.

"In the meantime," he concluded, "we are building a strong customer base and are confident that this vital supply-chain infrastructure will become one of the leading transportation corridors in Canada by mid-century."

The rail line was badly damaged by flooding in May 2017. Shipments of grain have declined from 620,000 tonnes in 2007 to 138,000 tonnes in 2019.

«Le résultat sera une ligne ferroviaire entièrement réhabilitée, durable et fiable, qui constituera l'épine dorsale d'une nouvelle activité à fort volume qui profitera pleinement de l'avantage concurrentiel et des grands avantages du port en matière d'expédition», a déclaré M. Affleck.

«Entre-temps, a-t-il conclu, nous nous constituons une solide clientèle et nous sommes convaincus que cette infrastructure vitale de la chaîne d'approvisionnement deviendra l'un des principaux corridors de transport au Canada d'ici le milieu du siècle.»

La ligne ferroviaire a été gravement endommagée par des inondations en mai 2017. Les expéditions de céréales ont diminué, passant de 620 000 tonnes en 2007 à 138 000 tonnes en 2019.

Le Canada signe la Déclaration panatlantique pour la recherche et l'innovation océaniques

Mike Kelloway, secrétaire parlementaire de la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, au nom de l'honorable Joyce Murray, s'est joint en juillet aux représentants de l'Argentine, du Brésil, de Cabo Verde, du Maroc, de l'Afrique du Sud, de l'Union européenne et des États-Unis pour signer la Déclaration de l'Alliance panatlantique pour la recherche et l'innovation océaniques, confirmant ainsi l'engagement du Canada de faire avancer la coopération dans le domaine des sciences océaniques.

Avec ses partenaires nationaux et internationaux, le Canada continuera de prendre des mesures pour faire avancer la science innovante et transformatrice en vue d'appuyer un océan Atlantique sain et durable, maintenant et pour les générations futures.

Le Canada a fait des investissements importants dans les activités de sciences océaniques à l'échelle internationale, en plus de faire preuve d'un solide leadership afin de générer et transmettre les connaissances nécessaires pour éclairer les politiques sur les océans durables. L'Alliance panatlantique pour la recherche et l'innovation océaniques vise à améliorer l'innovation, la coopération et la recherche en sciences océaniques dans l'ensemble du bassin de l'Atlantique. Elle s'appuie sur les efforts scientifiques internationaux, y compris la Décennie des Nations Unies des sciences océaniques au service du développement durable.

Canada signs All-Atlantic Ocean Research and Innovation Alliance Declaration

The Parliamentary Secretary to the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, Mike Kelloway, on behalf of the Honourable Joyce Murray, recently joined representatives from Argentina, Brazil, Cabo Verde, Morocco, South Africa, the European Union and the United States to sign the All-Atlantic Ocean Research and Innovation Alliance (AAORIA) Declaration, confirming Canada's commitment to advancing cooperative ocean science.

Together with its domestic and international partners, Canada will continue to take action to advance innovative and transformative science that will support a healthy and sustainable Atlantic Ocean now and into the future.

Canada has made significant investments in international ocean science activities, as well as demonstrating strong leadership to generate and share the knowledge needed to inform sustainable ocean policies.

The All-Atlantic Ocean Research and Innovation Alliance aims to enhance marine research, innovation, and cooperation throughout the Atlantic basin, building upon ongoing international science efforts, including the UN Decade of Ocean Science for Sustainable Development.

© PIERRE TERRIEN

CMPA President, Capt. Simon Pelletier, Re-elected President of the International Maritime Pilots' Association for Third Term

On the opening day, last June, of the 25th Congress of the International Maritime Pilots' Association (IMPA) in Cancún, the President of the Canadian Marine Pilots' Association (CMPA), Capt. Simon Pelletier, was re-elected as IMPA President for a third consecutive four-year term. Capt. Pelletier was first elected in Panama in 2014, and was re-elected in Dakar in 2018.

IMPA represents maritime pilots from over 50 countries with international institutions and, in particular, the United Nations' International Maritime Organization. As President, he is responsible for ensuring pilots from six continents speak with one voice on global issues concerning pilotage including shipping safety, innovation, and environmental protection.

Capt. Pelletier said his re-election as IMPA President is evidence of the credibility of Canada's pilotage system at the international level. He also underlined that pilots around the world have played an extremely important role in facilitating international trade during the global COVID-19 pandemic, and that one of his priorities is to ensure IMPA continues to maintain constructive relationships with international maritime stakeholders.

Based in Québec City, Capt. Pelletier is an active pilot in the Lower St. Lawrence District. He has served as CMPA President since 2009.

Le président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier, réélu président de l'Association internationale des pilotes maritimes pour un troisième mandat

Lors de la première journée, en juin dernier, du 25e Congrès de l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA) à Cancún, le président de l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC), le capitaine Simon Pelletier, a été réélu président de l'IMPA pour un troisième mandat consécutif de quatre ans. Le capitaine Pelletier a été élu pour la première fois au Panama en 2014 et a été réélu à Dakar en 2018.

L'IMPA représente les pilotes maritimes de plus de 50 pays auprès des institutions internationales et, en particulier, auprès de l'Organisation maritime internationale des Nations Unies. Le président, veille à ce que les pilotes des six continents parlent d'une seule voix des questions mondiales concernant le pilotage, notamment la sécurité maritime, l'innovation et la protection de l'environnement.

Le capitaine Pelletier a déclaré que sa réélection à la présidence de l'IMPA est une preuve de la crédibilité du système de pilotage du Canada au niveau international. Il a également souligné que les pilotes du monde entier ont joué un rôle extrêmement important dans la facilitation du commerce international pendant la pandémie mondiale de lCOVID-19, et que l'une de ses priorités est de veiller à ce que l'IMPA continue d'entretenir des relations constructives avec les acteurs maritimes internationaux.

Basé à Québec, le capitaine Pelletier est un pilote actif dans la circonscription du Bas-Saint-Laurent. Il est président de l'APMC depuis 2009.

Captain Pelletier underlines the major role played by pilots in world trade in all circumstances, notably including the COVID-19 pandemic.

Le capitaine Pelletier souligne le rôle important que jouent les pilotes dans le commerce mondial, et ce, en toutes circonstances y compris pendant la pandémie de COVID-19.

© DREAMSTIME

The number of tariffs has been sharply reduced by the Panama Canal Authority from 430 to 60.

L'Autorité du canal de Panama a radicalement réduit le nombre de tarifs, de 430 à 60.

Le canal de Panama introduit une structure de péage simplifiée

L'Autorité du canal de Panama (ACP) a annoncé les détails d'une nouvelle structure de péage simplifiée qui réduit le nombre de tarifs de 430 à moins de 60.

«La proposition vise à renforcer la structure des péages d'une manière qui soit cohérente avec la valeur fournie par le service de transit du canal tout en offrant une plus grande visibilité et prévisibilité aux clients», a déclaré l'administrateur du canal de Panama, Ricaurte Vásquez Morales.

La nouvelle structure comprend une clarification de son application aux navires en condition de ballast et aux conteneurs vides. Il y a également un report des nouveaux péages pour les navires à passagers jusqu'en 2024 compte tenu des défis actuels.

Pour les porte-conteneurs, la redevance pour les conteneurs vides sera réduite à 2 USD par EVP en 2023, 4 USD par EVP en 2024 et 6 USD par EVP en 2025, au lieu des 5 USD, 6,50 USD et 8 USD initialement proposés pour chaque année, respectivement.

Tous les autres tarifs seront appliqués progressivement de janvier 2023 à janvier 2025 aux niveaux initialement proposés, y compris les modifications proposées au programme de fidélité pour les porte-conteneurs. Ce dernier sera progressivement supprimé d'ici janvier 2025. Les incitations aux voyages aller-retour applicables aux porte-conteneurs et aux navires de gaz naturel liquéfié (GNL) seront supprimées d'ici janvier 2023 lorsque la nouvelle structure entrera en vigueur.

Panama Canal introduces simplified toll structure

The Panama Canal Authority (ACP) has announced details of a new simplified toll structure which reduces the number of tariffs from 430 to under 60.

"The proposal aims to strengthen the tolls structure in a way that is consistent with the value provided by the Canal transit service while providing greater visibility and predictability to customers," said Panama Canal administrator Ricaurte Vásquez Morales.

The new structure includes clarification of its application to vessels in ballast condition and empty containers. There is also a deferral of new tolls for passenger vessels until 2024 in view of the ongoing challenges.

For containerships, the charge for empty containers will be reduced to $2 per teu in 2023, $4 per teu in 2024, and $6 per teu in 2025, instead of the $5, $6.50, and $8 that were initially proposed for each year, respectively.

All other tariffs will be implemented gradually from January 2023 to January 2025 at the originally proposed levels, including the proposed modifications to the loyalty program for containerships. The latter will be phased out by January 2025. Incentives for return voyages applicable to containerships and liquefied natural gas (LNG) vessels will be eliminated by January 2023 when the new structure comes into effect.

Castaloop opens new terminal in Lemont, Illinois

CASTALOOP USA, Inc., a subsidiary of LOGISTEC Stevedoring Inc., has announced the opening of a new terminal operation located in Lemont (IL). CASTALOOP USA, Inc. will provide bulk, break-bulk, and project cargo heavy lift customers with seamless marine and cargo handling services on the Illinois River at mile marker 300, connecting to the Mississippi River System and its tributaries.

"By expanding our network of terminal operations at the heart of the USA, we envision to provide a new alternative for the Midwest River system customers to reach new markets while maintaining the trusted cargo care they have grown accustomed to receive throughout our facilities, in support of a strong global supply chain." said Philip O'Brien, President of CASTALOOP USA, Inc.

The Lemont (IL) terminal is strategically located to serve markets in the greater Chicago area with barge-to-truck services, and easily accessed through the interstate highway network. Offering over 13 acres of outdoor storage and 65,000 square feet of indoor warehousing, suitable for steel, non-ferrous metals, forest products, super sacks and palletized goods, customers will benefit from CASTALOOP USA, Inc.'s commodity-specific cargo handling expertise. The terminal is a central direct link to global markets through the river system.

"Our operations are up and running at Lemont with the recent handling of steel pipe destined for the oil and gas market in the southern USA," explained Mike Taylor, CASTALOOP USA, Inc.'s General Manager at Lemont. "The terminal has available capacity, and we are ready to work with customers to get their products to market safely and efficiently."

Castaloop inaugure un nouveau terminal à Lemont, Illinois

Castaloop USA, Inc., une filiale de Logistec Arrima-ge inc., a annoncé l'inauguration d'un nouveau terminal situé à Lemont, en Illinois. Castaloop USA, Inc. fournira à ses clients des services maritimes et de manutention de vrac, de marchandises générales et de cargaisons lourdes liées à des projets sur la rivière Illinois au point milliaire 300, qui se connecte au système du fleuve Mississippi et de ses affluents.

«En élargissant notre réseau de terminaux au cœur des États-Unis, nous envisageons de fournir une offre alternative aux clients du système fluvial du Midwest afin d'atteindre de nouveaux marchés, tout en maintenant les services fiables et de confiance dont ils bénéficient dans l'ensemble de nos installations. Nous poursuivons ainsi notre soutien envers une chaîne d'approvisionnement mondiale solide», a déclaré Philip O'Brien, président de Castaloop USA, Inc.

Le terminal de Lemont est stratégiquement situé pour desservir les marchés de la grande région de Chicago avec des services de barge à camion, et facilement accessible par le réseau autoroutier. Comptant plus de 13 acres d'entreposage extérieur et 6 039 mètres carrés d'entreposage intérieur, ce terminal est adapté pour les produits d'acier, les métaux non ferreux, les produits forestiers, les conteneurs souples et les marchandises palettisées. Les clients profiteront ainsi de l'expertise spécialisée de Castaloop USA, Inc. en matière de manutention de marchandises. Le terminal offre un accès central direct aux marchés mondiaux via le réseau fluvial.

«Nos activités ont démarré à Lemont avec la récente manutention de tuyaux d'acier destinés au marché du pétrole et du gaz dans le sud des États-Unis», a expliqué Mike Taylor, directeur général de Castaloop USA, Inc. à Lemont. «Le terminal dispose d'une grande capacité pour nos clients et nous sommes prêts à faciliter l'acheminement de leurs produits sur le marché de façon sécuritaire et efficace.»

L'amirale Linda Fagan, première femme à diriger la Garde côtière américaine

Linda Fagan a été officiellement nommée au poste de commandant de la Garde côtière américaine, faisant d'elle la première femme à diriger un service militaire américain.

Sa nomination a été approuvée par consentement unanime au Sénat cet été. Am Fagan remplacera le commandant sortant Am Karl Schultz. Elle est entrée en fonction à la fin mai. Le vice-amiral Steven Poulin lui succédera au poste de vice-commandant.

«Félicitations à l'amirale Linda Fagan, nouveau commandant de la Garde côtière américaine et sera la première femme à occuper ce poste», ont déclaré les opérateurs américains des voies navigables dans un communiqué. «AWO se réjouit de poursuivre notre solide partenariat avec la Garde côtière avec Am Fagan à la barre.»

Am Fagan est la première femme amirale quatre étoiles de la Garde côtière et occupe le poste de vice-commandant depuis juin dernier. Elle a précédemment servi en tant que commandante de la Coast Guard Pacific Area, un commandement couvrant plus de 74 millions de miles carrés d'océan, de la côte ouest des États-Unis à l'Asie. Elle a également été commandante de la Force de défense de l'Ouest, fournissant un soutien à la mission de la Garde côtière au ministère de la Défense. Elle est l'officier le plus ancien ayant une expérience dans la communauté de la sécurité maritime de la Garde côtière.

«Fagan est un leader formidable, un pionnier et un fonctionnaire respecté qui dirigera l'USCG dans ses missions critiques avec honneur. Au cours des 36 années de l'amirale Fagan dans l'USCG, elle a servi sur sept continents», a déclaré le secrétaire à la Sécurité intérieure Alejandro Mayorkas dans une déclaration. «Au sein de l'USCG, l'amirale Fagan est admirée comme un modèle de la plus grande intégrité.»

Over Admiral Fagan's 36 years in the USGC, she has served on all seven continents – from the snows of Ross Island, Antarctica to the heart of Africa, from Tokyo to Geneva, and in many ports along the way.

En 36 ans dans la Garde côtière américaine, l'amirale Fagan a servi dans les sept continents – que ce soit dans la neige de l'île de Ross en Antarctique, au cœur de l'Afrique, à Tokyo ou à Genève – et dans de nombreux ports.

Admiral Linda Fagan first woman to head U.S. Coast Guard

Adm. Linda Fagan has been formally appointed to the post of commandant of the U.S. Coast Guard, making her the first woman to head a U.S. military service.

Her nomination was approved by unanimous consent in the Senate this summer. Adm. Fagan will replace outgoing commandant Adm. Karl Schultz upon his retirement. Vice Adm. Steven Poulin will succeed her in the role of vice commandant.

«Congratulations to Admiral Linda Fagan, who was confirmed to be the new U.S. Coast Guard Commandant and will be the first woman to serve in the role,» said the American Waterways Operators in a statement. «AWO looks forward to continuing our strong partnership with the Coast Guard with Adm. Fagan at the helm.»

Adm. Fagan is the Coast Guard's first female four-star admiral and has held the post of vice commandant since last June. She previously served as the commander of Coast Guard Pacific Area, a command covering more than 74 million square miles of ocean from the U.S. West Coast to Asia. She also served as commander, Defense Force West, providing Coast Guard mission support to the Department of Defense. She is the longest-serving officer with a background in the Coast Guard's marine safety community.

«Fagan is a tremendous leader, trailblazer, and respected public servant who will lead the USCG across its critical missions with honor. Over Admiral Fagan's 36 years in the USCG, she has served on seven continents,» said Secretary of Homeland Security Alejandro Mayorkas in a statement. «Within the USCG, Admiral Fagan is admired as a role model of the utmost integrity.»

ANNONCEURS ADVERTISERS

ALGOMA CENTRAL CORPORATION
https://www.algonet.com/ 57

ARCELORMITTAL
https://corporate.arcelormittal.com/ ..... Back Cover / Couverture arrière

BBC CHARTERING
https://www.bbc-chartering.com/ ..... Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière

CSL – CANADA STEAMSHIP LINES
https://www.cslships.com/en 1

DESGAGNÉS
https://desgagnes.com/ ..... Inside Front Cover / Couverture intérieure avant

FEDNAV
https://www.fednav.com/ 41

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC
https://fondationimq.ca/ 70

KILDAIR SERVICE ULC
http://kildair.com/ 4

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca/en/index.html 51

MAERSK CANADA
www.maersk.com 26

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY
https://www.mtrtml.com/login.php 39

NATIONAL CENTER OF EXPERTISE ON MARITIME PILOTAGE
CENTRE NATIONAL D'EXPERTISE EN PILOTAGE MARITIME
https://www.pilotage-expertise.ca/ 7

OCEAN GROUP
GROUPE OCÉAN
https://www.groupocean.com/en/ 33

PORT OF HALIFAX
https://www.portofhalifax.ca/ 35

PORT OF JOHNSTOWN
http://www.portofjohnstown.com/ 46

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL
https://www.port-montreal.com/en/ 23

PORT OF PRINCE RUPERT
https://www.rupertport.com/ 31

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES
https://www.portsi.com/?lang=en 29

PORT OF THUNDER BAY
https://www.portofthunderbay.ca/ 47

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES
https://porttr.com/en/ 55

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD
https://www.portvalleyfield.com/en/ 44-45

SPLIETHOFF
http://www.spliethoff.com 43

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
http://seaway.ca 14

URGENCE MARINE ENVIRONMENT
https://urgencemarineenvironnement.com/en/ 49

VALPORT
https://valport.ca/en 44-45

BBC Chartering®

ANYTHING.
ANYWHERE.

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

bbc-chartering.com

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATION
DNV·GL
ISO 9001 = ISO 14001
OHSAS 18001

Géant
depuis 60 ans
ArcelorMittal
A giant
for 60 years
Inauguré en 1961 et réputé internationalement pour la qualité de ses infrastructures, le port de Port-Cartier est aujourd'hui le plus grand port privé au Canada. Nous sommes fiers du chemin parcouru et de l'avenir prometteur qui se dresse devant nous !
Inaugurated in 1961 and renowned internationally for the quality of its infrastructures, the port of Port-Cartier is now the largest private port in Canada. We are proud of how far we have come and of the bright future ahead.
60 ans, ça se fête !
60 years is worth celebrating!
60
ANS
CHEMIN DE FER ET PORT
RAILWAY AND PORT
En savoir plus >
Learn more >