

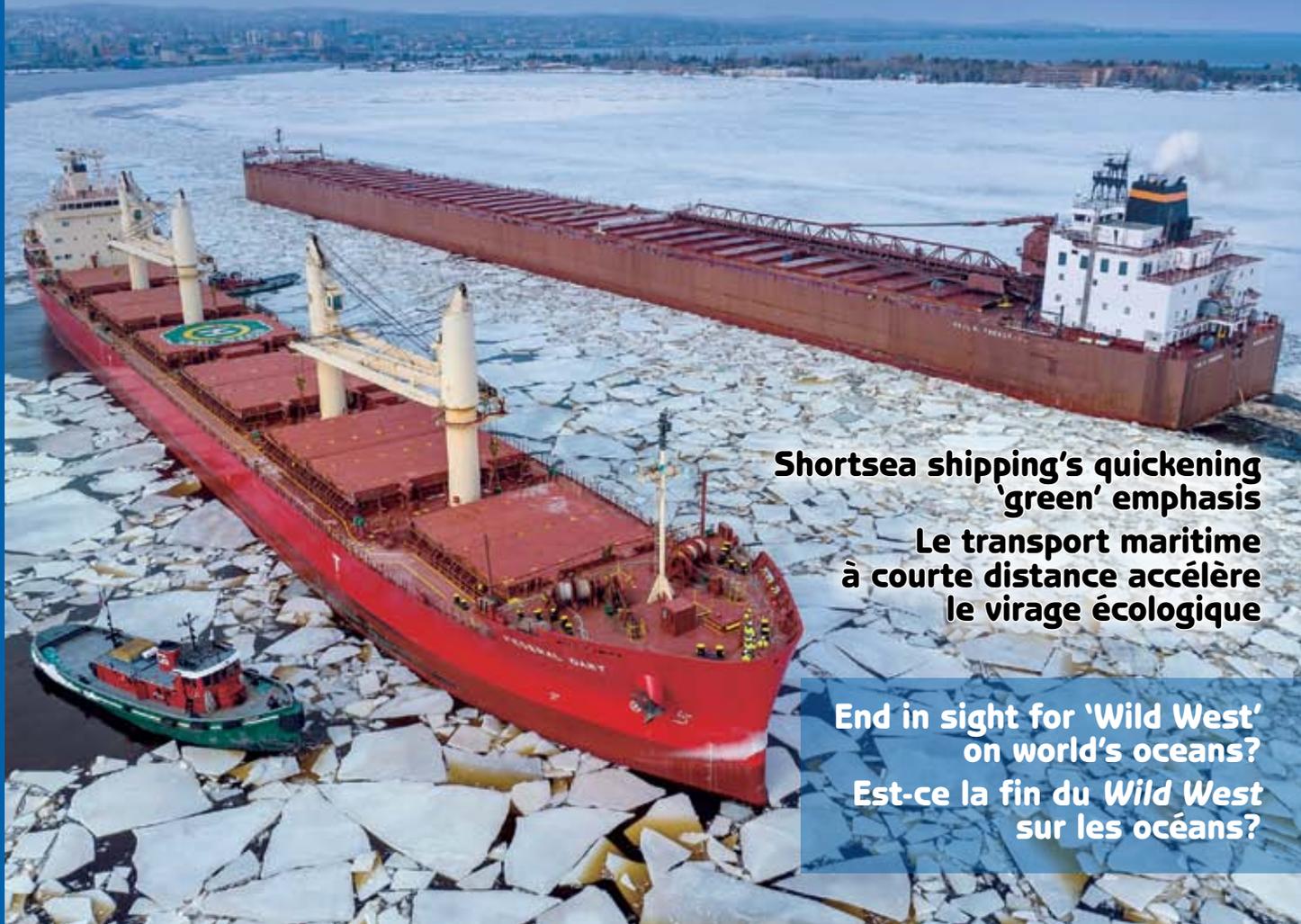
Maritime Magazine

www.maritimemag.com
PRINTEMPS • SPRING 2023

MIDWEST

**PERSISTENT STRENGTH OF STRATEGIC MARKET
FOR SHIPPERS AND CARRIERS**

**LA VIGUEUR PERSISTANTE D'UN MARCHÉ STRATÉGIQUE
POUR EXPÉDITEURS ET TRANSPORTEURS**



**Shortsea shipping's quickening
'green' emphasis**

**Le transport maritime
à courte distance accélère
le virage écologique**

**End in sight for 'Wild West'
on world's oceans?**

**Est-ce la fin du *Wild West*
sur les océans?**



Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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





ANYTHING. ANYWHERE.

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

bbc-chartering.com



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

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

Collaborateurs / Contributing editors:
Bill Beck, Terence F. Bowles,
Brent Frederick, Julie Gedeon, Colin Laughlan,
Carroll McCormick, Tom Peters, Nick Savvides.

Traducteur / Translator: Pierre Cremer

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contrast

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

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

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

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

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

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

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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

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

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

M 108 SUMMARY SOMMAIRE



**In solidarity
Solidaires**

CHRONIQUES / COLUMNS

JULIE GEDEON TO LAUNCH GREEN HORIZONS COLUMN

With decarbonization, green shipping, and sustainability dominating so much attention and many initiatives in the maritime industry around the world, including Canada and the United States, *Maritime Magazine* is delighted to announce that Julie Gedeon is joining its stable of regular columnists – starting with **Green Horizons** in the upcoming summer 2023 issue.



Julie has been writing about transportation and related sustainability issues for more than 20 years for various publications, including *Maritime Magazine*. She is a former CBC Radio journalist, special sections editor at the *Montreal Gazette*, and reporter at the now defunct *West Island News & Chronicle*. Her educational background notably comprises a Master's degree in English and Creative Writing from Concordia University, and a certificate in environmental reporting from the Knight Center of Environmental Journalism in Lansing, Michigan.

JULIE GEDEON SIGNERA UNE CHRONIQUE ÉCHOS VERTS

À l'heure où la décarbonisation, le transport maritime vert et le développement durable suscitent tant d'attention et de nombreuses initiatives dans le secteur maritime mondial, y compris au Canada et aux États-Unis, le *Maritime Magazine* est enchanté d'annoncer que Julie Gedeon se joint à son équipe de chroniqueurs. Elle signera **Échos verts** à partir du numéro d'été 2023.

Julie collabore depuis plus de 20 ans à diverses publications, y compris au *Maritime Magazine*; elle traite des transports et d'enjeux connexes de développement durable. Elle a été journaliste à la radio de la CBC, rédactrice de sections spéciales au *Montreal Gazette* et reporter à l'ancien *West Island News & Chronicle*. Elle est titulaire d'une maîtrise en anglais et en rédaction littéraire de l'Université Concordia, et d'un certificat en journalisme environnemental du Knight Center of Environmental Journalism de Lansing, au Michigan.

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

14 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Nick Savvides

23 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Carroll McCormick

69 JOURNAL

80 ANNONCEURS / ADVERTISERS



26 **M** DOSSIER **MIDWEST**

Persistent strength of strategic market for shippers and carriers
La vigueur persistante d'un marché stratégique pour expéditeurs et transporteurs

Brent Frederick



5 **FIRST WATCH / PREMIÈRE BORDÉE**

End in sight for 'Wild West' on world's oceans?
Est-ce la fin du Wild West sur les océans?

Leo Ryan



46 **M** DOSSIER **SHORTSEA / TMCD**

Shortsea shipping's quickening 'green' emphasis
Le transport maritime à courte distance accélère le virage écologique

Julie Gedeon • Leo Ryan • Colin Laughlan



COUVERTURE / COVER

This image illustrates how shipping lines serving the Great Lakes are not deterred by still existing ice conditions in early spring to begin their domestic and international operations. Pictured is a Fednav ship that on March 28 was the first ocean vessel of the 2023 navigation season to call at Duluth-Superior with a load of cement from Turkey, and a U.S.-flag vessel outbound with coal.

La photo en couverture montre que la glace encore présente en ce début de printemps ne dissuade pas les compagnies maritimes desservant les Grands Lacs de lancer leurs opérations intérieures et internationales. On y voit un navire de Fednav qui, le 28 mars, était le premier navire océanique à arriver à Duluth-Superior en 2023 – avec un chargement de ciment venu de Turquie –, et un navire battant pavillon américain en partance, avec un chargement de charbon.

Photo: David Schauer



KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

*Our Energy Makes
the Difference*

**Notre énergie
fait la différence**



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

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





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Est-ce la fin du «Wild West» sur les océans?

Un samedi soir de mars dernier, au bord de l'épuisement, les délégués représentant près de 200 pays aux Nations Unies à New York ont agi décisivement pour protéger les océans de la planète. La Singapourienne Rena Lee, ambassadrice pour les océans et le droit de la mer, a présidé aux négociations marathon d'un traité historique sur la haute mer. Elle a exprimé sa satisfaction: «le navire est arrivé à bon port».

C'était l'aboutissement de presque 20 années de pourparlers facilités par l'ONU visant à trouver un accord sur la biodiversité marine des zones situées au-delà de la juridiction nationale – qu'on appelle familièrement BBNJ (Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction). Le traité convenu entrera en vigueur une fois qu'il aura été ratifié par 60 États, processus dont on prévoit qu'il prendra environ trois ans.

Rena Lee of Singapore is congratulated by delegates at the historic UN conference after presiding over the successful, marathon negotiations.

Rena Lee, de Singapour, est félicitée par les délégués à la conférence historique de l'ONU où elle a présidé à des négociations marathon qui ont été couronnées de succès.



© MFA SINGAPORE

End in sight for “Wild West” on world’s oceans?

On a late Saturday night in early March, exhausted delegates representing nearly 200 countries at the United Nations in New York took a giant plunge to protect the world's oceans. Rena Lee, Singapore's Ambassador for Oceans and Law of the Sea issues who presided over the marathon negotiations for a historic High Seas Treaty, declared with obvious relief: “The ship has reached the shore.”

Indeed, it was the culmination of nearly 20 years of UN-facilitated talks to reach agreement on Marine Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction, better known by its acronym BBNJ. Once ratified by 60 states, the treaty will enter into force – a process expected to take about three years.



© MFA SINGAPORE



©DREAMSTIME

Water covers 72% of the world's 509 million square kilometres. This is why the Earth is known as the blue planet. 97.2% of the water on the blue planet is salty. This salt water is found in the oceans, inland seas, but also in some groundwater. Freshwater accounts for 2.8% of the world's total water. Of this small percentage, polar ice represents 2.1% and available freshwater 0.7%.

L'eau recouvre 72 % des 509 millions de km² de la surface du globe. C'est ainsi qu'on surnomme la Terre la planète bleue. L'eau de la planète bleue est à 97,2 % salée. Cette eau salée se retrouve dans les océans, les mers intérieures, mais aussi dans certaines nappes souterraines. L'eau douce représente 2,8 % de l'eau totale du globe. Dans ce faible pourcentage, les glaces polaires représentent 2,1 % et l'eau douce disponible 0,7 %.

Worth recalling: the United States has never ratified the 1982 UN Convention of the Law of the Sea (UNCLOS) which regulates activities in international waters (including seabed mining) due to constant opposition from the Republican Party. The Biden (Democratic) administration has voiced support for the biodiversity high seas treaty. But whether it can pass through a divided Congress could be another matter...

Only 1% of the high seas is currently protected. The treaty will be the first international agreement placing 30% of the world's land and sea under protection by 2030. For sure, there are certain perceptible gaps and question marks, but what a sudden refreshing development in today's turbulent geopolitical and economic arena!

"This action is a victory for multilateralism and for global efforts to counter the destructive trends facing ocean health, now and for generations to come," enthused UN Secretary General Antonio Guterres. He added that the treaty was crucial for addressing the triple planetary crisis of climate change, biodiversity loss and pollution.

"I think that the end of the Wild West may be in sight, with real commitment to implement this treaty," remarked Susanna Fuller from the High Seas Alliance, a coalition of more than 40 environmental groups.

While cautioning that "the clock is ticking to deliver 30 by 30," Greenpeace hailed the agreement as "a

Il faut se rappeler que les États-Unis n'ont jamais ratifié la Convention de 1982 des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) qui régleme les activités en eaux internationales (y compris l'exploitation minière des fonds marins), le parti républicain s'y étant constamment opposé. L'administration Biden (démocrate) a exprimé son appui au traité sur la biodiversité en haute mer. Il reste toutefois à voir s'il pourra être approuvé par un Congrès divisé.

Actuellement, seulement 1 % de la haute mer est protégée. Le traité sera le premier accord international étendant la protection, en l'occurrence, à 30 % de la planète – sur terre et sur mer – d'ici 2030. Il y aura certes des lacunes et des questions à régler, mais il s'agit d'un développement bienvenu dans la présente turbulence géopolitique et économique.

« Cette action est une victoire pour le multilatéralisme et pour les efforts mondiaux visant à contrer les tendances destructrices qui menacent la santé des océans, maintenant et pour les générations à venir », s'est réjoui le secrétaire général de l'ONU, António Guterres. Il ajoutait que la traité est « crucial pour faire face à la triple crise planétaire du changement climatique, de la perte de biodiversité et de la pollution ».

« Je crois que la fin du far west est peut-être en vue, avec une réelle volonté de mettre en œuvre ce traité », a dit Susanna Fuller, de la High Seas Alliance, une coalition regroupant plus de 40 groupes environnementaux.

Tout en prévenant que le compte à rebours a commencé pour parvenir au « 30 pour 30 » (protéger 30 % de la planète

d'ici 2030), Greenpeace salue l'accord comme «une victoire monumentale pour la protection des océans et un signe important que le multilatéralisme joue encore dans un monde de plus en plus divisé».

Contribution canadienne

«Comme les eaux du Canada s'étendent dans trois bassins océaniques, le pays a un rôle disproportionné à jouer pour assurer la pleine mise en œuvre du traité», soutient Suzanne Fuller, vice-présidente, Conservation et projets, d'Océans Nord. Son organisme sans but lucratif, établi à Ottawa, est particulièrement actif en matière de science et de conservation dans les régions canadiennes de l'Arctique et de l'Atlantique ainsi que dans l'ouest du Groenland.

Le traité donne suite au Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal de décembre dernier, dans lequel les pays fixent l'objectif de protéger 30 % des terres et des océans de la planète d'ici 2030. Les scientifiques s'entendent largement pour dire que ce ne sera pas possible sans un solide traité sur la haute mer, puisque la haute mer représente 64 % de l'océan.

Le traité prévoit notamment des protections par zone et des évaluations de l'impact sur l'environnement. En outre, l'accord aborde l'accès aux ressources génétiques marines et le partage des avantages connexes, le renforcement des capacités et le transfert de technologie – éléments fondamentaux pour parvenir à l'équité entre États développés et en développement.

monumental win for ocean protection and an important sign that multilateralism still works in an increasingly divided world.”

Canadian contribution

“Because Canada's waters are bounded by three international ocean basins, it has an outsized role in ensuring that the Treaty is fully implemented,” stresses Suzanne Fuller, VP Conservation and Projects at Oceans North, an Ottawa-based charitable organization very involved in science and community conservation efforts in the Arctic and Atlantic regions of Canada as well as Western Greenland.

The treaty builds on the Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework last December, in which countries set the target to protect 30% of the world's land and ocean by 2030. Scientists widely agree that reaching that goal will not be possible without a strong high seas treaty, given that the high seas cover 64% of the ocean.

Key aspects of the treaty include area-based protections and environmental impact assessments. Additionally, the agreement covers access and benefit-sharing of marine genetic resources, capacity development, and technology transfer—foundational to reaching equity between developed and developing states

Ms. Fuller reports that Canada showed important leadership throughout the process and facilitated negotiations around the Area-Based Management Tool sec-



Carriers of Canada's International Trade

Canada's national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver



©DREAMSTIME

Pictured off Wolf Island, Galápagos, the Scalloped Hammerhead shark is critically endangered due to massive overfishing.

Le requin-marteau halicorne, ici au large de l'île Wolf, dans les Galápagos, est en danger critique d'extinction en raison de la surpêche.

tion, an essential part of the treaty that will allow countries to protect vital high-seas ecosystems.

“Our country now has an opportunity to take its domestic leadership on ocean issues into international waters,” says Ms. Fuller. “Canada should act quickly to ratify the treaty and work with other countries to provide support and capacity to advance protection in some of the most vulnerable areas of our global commons.”

A coalition that included the United States, the United Kingdom, the European Union and China played a crucial role in brokering a deal that overcame issues including economic concerns – especially for emerging nations.

New environmental ground rules

Generally speaking, the treaty establishes a new international authority with its own secretariat governed by an intergovernmental conference of parties and with the support of a scientific and technical committee. In addition to setting strict limits on fishing activity, it addresses deep-sea mining and shipping developments.

Globally, it is estimated that up to two-thirds of the world's fisheries are overfished by rapacious fleets in a rampant illegal and unregulated context. And there is a virtual gold rush for mining companies to exploit seabed minerals to power the globe's clean energy future. Scientists have even suggested that barely 3% of the world's oceans can still be considered pristine.

M^{me} Fuller rapporte que le Canada a fait preuve de véritable leadership tout au long du processus, et a facilité les négociations sur la question des outils de gestion par zone, une partie essentielle du traité qui permet aux pays de protéger des écosystèmes vitaux en haute mer.

«Notre pays a maintenant la possibilité de projeter sur la scène internationale le leadership qu'il exerce à l'échelle nationale dans les dossiers liés à l'océan, dit M^{me} Fuller. Le Canada devrait agir rapidement pour ratifier le traité, et travailler avec d'autres pays pour les soutenir et les aider à assurer la protection dans certaines des zones les plus vulnérables de notre patrimoine mondial.»

Une coalition comprenant les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Union européenne et la Chine a joué un rôle clé pour en arriver à une solution qui surmontait certaines difficultés, y compris d'ordre économique, en particulier pour des pays émergents.

De nouvelles règles du jeu en matière environnementale

Le traité établit une nouvelle instance internationale ayant son propre secrétariat, régie par une conférence des parties intergouvernementale et soutenue par un comité scientifique et technique. En plus de fixer des limites strictes pour les activités de pêche, il traite de développements en matière d'exploitation minière en mer et de transport maritime.



C O N F É R E N C E
Ports Canada
C O N F É R E N C E



20
23

Hosted by



PORT
TROIS-RIVIÈRES

**ACPA's annual conference for
Canadian ports and supply chain
partners**

**Conférence annuelle de l'AAPC pour
les ports canadiens et les partenaires
de la chaîne d'approvisionnement**

September 11–13 Septembre, 2023

Delta Hotel Trois-Rivières, QC

Register now | Inscrivez-vous :

portscanada.ca



Association of
Canadian Port
Authorities

Association des
administrations
portuaires canadiennes


2023

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
GREENTECH

June 12 to 14, 2023 — Seattle, WA

Three days of valuable insights,
networking and discussions to
advance sustainable shipping.



CURRENT TOPICS



RENOWNED EXPERTS



20+ EXHIBITORS WITH
LATEST INNOVATIONS



LEADING INDUSTRY
STAKEHOLDERS



INFORMATION
AND REGISTRATION
green-marine.org/greentech



**GREEN
MARINE**

The BBNJ creates new ground rules for environmental assessments of commercial activities on the high seas. Thus, before engaging in major for-profit ventures, nations and enterprises falling under their jurisdiction are obliged to report on the possible negative impact on marine ecosystems and organisms.

In this connection, an authoritative observer, Stewart Patrick, Senior Fellow at the Carnegie Endowment for International Peace, recently raised a significant question mark. “Left unclear, however, is how much influence these new standards will have on decision-making by existing regional and multilateral bodies charged with regulating fisheries, mining and shipping on the high seas.”

Also there is no evidence that the treaty will have the policing powers to curb present offshore environmental violations. In particular, the plastic invasion of the oceans has been horrendous – reportedly containing 200 million tons. And cruise ships “legally” discharge more than one billion gallons of raw sewage into international waters each year.

Nevertheless, in the overall scheme of things, the high seas treaty represents an extraordinary diplomatic achievement. As Mr. Patrick has intimated, the BBNJ remains a cause for celebration – showing that “international cooperation remains possible, at least when the fate of the shared planet is at stake.” 

Selon des estimations, ce serait jusqu'à deux tiers des zones de pêche de la planète qui font l'objet d'une surpêche attribuable à des flottes insatiables agissant dans un contexte sans loi ni réglementation. Il y a par ailleurs une ruée vers l'or virtuel de la part de compagnies minières voulant exploiter les fonds marins pour fournir les minéraux nécessaires à l'énergie propre de l'avenir. Des scientifiques ont avancé qu'à peine 3 % des océans peuvent encore être considérés comme étant intacts.

La BBNJ crée de nouvelles règles du jeu pour les évaluations environnementales des activités commerciales en haute mer. Ainsi, avant de lancer de grands projets commerciaux, les nations et les entreprises relevant de sa compétence sont tenues de signaler les éventuelles répercussions négatives sur les écosystèmes et organismes marins.

À cet égard, un observateur éclairé, Stewart Patrick, chercheur principal de la Fondation Carnegie pour la paix internationale, a récemment soulevé une question importante: «Il faudra voir à quel point ces nouvelles normes influenceront sur les décisions d'organismes régionaux et multilatéraux existants qui réglementent la pêche, l'exploitation minière et le transport maritime en haute mer.»

Par ailleurs, rien n'indique que le traité sera assorti de pouvoirs de contrôle face aux actuelles infractions environnementales en mer. En particulier, l'invasion des océans par des matières plastiques a été désastreuse. Il se dit qu'il y en aurait pour 200 millions de tonnes. Des paquebots de croisière rejettent chaque année «légalement» plus d'un milliard de gallons d'eaux usées brutes dans les eaux internationales.

Néanmoins, tout considéré, le traité sur la haute mer est une grande réussite diplomatique. Pour M. Patrick, il y a tout lieu de se réjouir de la BBNJ, car elle démontre que «la coopération internationale reste possible, du moins quand le sort de notre planète est en jeu». 



Tom Peters

Les ports du Canada atlantique veulent passer au vert

Les ports du Canada atlantique suivent une tendance mondiale et pensent de plus en plus «vert». Aux ports de Belledune, d'Halifax et du détroit de Canso, des mesures ont été prises pour écologiser les opérations, sur le plan de l'énergie, dans les années à venir. La volonté est de délaisser les carburants fossiles, de réduire les émissions de carbone et de recourir davantage à de l'énergie produite par des moyens verts comme l'éolien, le solaire ou l'hydraulique.

Le Port de Belledune, dans la baie des Chaleurs au nord-est du Nouveau-Brunswick, a lancé son Carrefour d'énergie verte. Denis Caron, PDG de l'Administration portuaire de Belledune (APB), rapporte que le Port travaille à cette stratégie depuis plus d'un an.

Énergie NB a au Port de Belledune une centrale électrique au charbon; or le gouvernement fédéral veut la fin du charbon d'ici 2030. Comme le charbon passe par le Port, l'APB a élaboré une stratégie industrielle de 30 ans en vertu de laquelle, dit M. Caron, «nous développons un carrefour d'énergie verte».

Accelerating 'green' focus of Atlantic Canada ports

Ports in Atlantic Canada are following a global trend and are more and more seeing 'green' these days. At the ports of Belledune, Halifax, and at the Strait of Canso, there have been moves to green things up, energy wise, in the coming years. The focus of all this green, is to move away from the use of fossil fuels and reduce carbon emissions and to develop energy created by green methods such as wind, solar or hydro.

The Port of Belledune, located on Chaleur Bay in northeastern New Brunswick (NB), is developing a Green Energy Hub. Denis Caron, President and CEO Belledune Port Authority (BPA), says the port has been working on this strategy for over a year.

NB Power has a power plant at the port that is fueled by coal which the federal government says coal has to be gone by 2030. Since the coal moves over the port, Mr. Caron said the BPA has developed a 30-year industrial strategy and within that strategy "we are developing a green energy hub."



©PORT OF BELLEDUNE

Denis Caron is giving special focus on developing the Port of Belledune as a Green Energy Hub.

Denis Caron s'attache à faire du port de Belledune un Carrefour d'énergie verte.

©PORT OF BELLEDUNE





© STRAIT SUPERPORT CORPORATION

A multi-billion dollar green hydrogen and green ammonia project is planned in the Strait of Canso.

Un projet de plusieurs milliards de dollars est en préparation pour produire de l'hydrogène vert et de l'ammoniac vert dans le détroit de Canso.

The development of the hub brings several green energy options into play for Belledune.

New Brunswick, which has a nuclear energy station at Point Lepreau, is developing small modular reactors (SMRs). “We essentially signed MOUs with respect to that technology,” Mr. Caron says.

Once the port gets into renewable energy, there will be a need for storage such as batteries. Belledune is a bulk port so it is getting interest with respect to importing manganese used in battery development

“If we are looking at greener products like green steel, we are next to Quebec,” Mr. Caron noted. “We could import iron ore and process it into reduction iron and steel products. It is anticipated there will be a demand by European car makers for greener steel. So in order to do that, we need fuel such as hydrogen or natural gas.”

For hydrogen development, BPA is working with Florida-based Nextera Energy, the largest renewable energy company in the world. With green steel, Mr. Caron says “we are working with the largest supplier of equipment for steel manufacturer out of Germany,” which is involved in a green steel project in Sweden.

“So we are being very selective on who is going to be involved in this green energy hub,” Mr. Caron adds.

The CEO stresses that Belledune has the ingredients to attract business. A deep water port open year round; a power plant with its necessary infrastructure; signed agreements with the Indigenous community; 1,600 acres of industrial zoned land plus interest from Germany and Spain for green trade corridor development. “So lots of these industries will look to connect to the grid provided there is green energy supplied.”

The first project aims to produce green hydrogen by late 2026 or early 2027. “Parallel to that, we have other inte-

La création du carrefour apporte diverses options d'énergie verte pour Belledune. Le Nouveau-Brunswick, qui a une centrale nucléaire à Point Lepreau, se prépare à déployer des petits réacteurs modulaires. «Nous avons essentiellement conclu des protocoles d'entente concernant cette technologie», dit M. Caron.

Quand le Port sera à l'énergie renouvelable, il faudra du stockage, par exemple des batteries. Belledune est un port de vrac, et il suscite de l'intérêt pour l'importation du manganèse utilisé dans la production de batteries.

«Si nous pensons à des produits verts comme l'acier vert, nous sommes près du Québec, fait remarquer M. Caron. Nous pourrions importer du minerai de fer et le transformer en fer de réduction et en produits d'acier. Selon les prévisions, les fabricants automobiles européens auront besoin d'acier plus vert. Pour en produire, nous aurons besoin de carburant comme de l'hydrogène ou du gaz naturel.»

Pour l'hydrogène, l'APB travaille avec la plus grande société d'énergie renouvelable du monde, Nextera Energy, de Floride. Pour l'acier, dit M. Caron, «nous travaillons avec le plus grand fournisseur d'équipement pour les sidérurgistes, en Allemagne». Cette entreprise participe à un projet d'acier vert en Suède.

«Nous sommes donc très sélectifs quant aux participants à ce carrefour d'énergie verte», ajoute M. Caron.

Le PDG affirme que Belledune a les atouts voulus pour attirer des clients: un port en eau profonde ouvert toute l'année; une centrale électrique avec l'infrastructure nécessaire; des ententes signées avec la communauté autochtone; 1600 acres de terrains à zonage industriel; et un intérêt manifesté en Allemagne et en Espagne pour le développement d'un corridor commercial vert. «Il y a beaucoup d'industries qui voudront profiter d'une énergie verte.»

The Halifax Port Authority and the Port of Hamburg recently signed a Memorandum of Understanding to decarbonize the maritime corridor between the two ports.

L'Administration portuaire d'Halifax et le Port de Hambourg ont récemment signé un protocole d'entente en vue de décarboniser le corridor maritime entre les deux ports.

© HAMBURG PORT AUTHORITY



Le premier projet vise à produire de l'hydrogène vert d'ici la fin de 2026 ou le début de 2027. «En même temps, il y a d'autres points d'intérêt, comme le stockage dans des batteries, et Énergie NB étudie la conversion de sa centrale, peut-être aux granulés de bois ou un autre combustible», dit M. Caron.

L'APB se concentre sur les utilisations industrielles. «L'hydrogène est particulièrement intéressant, à l'exportation et au pays», fait valoir M. Caron. Il estime que le Canada atlantique, étant près de l'Europe, pourrait bien créer trois ou quatre sites de production d'hydrogène.

À la pointe Tupper, dans le détroit de Canso (Nouvelle-Écosse), la société EverWind Fuels a reçu l'approbation environnementale de la province pour la première phase de son projet de 6 milliards de dollars devant produire 1 million de tonnes par année d'hydrogène vert et d'ammoniac vert. EverWind prévoit fournir de l'ammoniac vert à des clients allemands d'ici 2025.

Également dans la région du détroit, Bear Head Energy aurait soumis une demande en vue de construire une usine d'hydrogène là où elle avait prévu une installation consacrée au GNL.

Alliance Canada-Allemagne pour l'hydrogène

En août dernier, le Canada et l'Allemagne ont signé une «déclaration d'intérêt» concernant la création d'une alliance pour l'hydrogène entre les deux pays. Selon la déclaration, le Canada produira et exportera de l'hydrogène vert en Allemagne. En conséquence, divers projets de production d'hydrogène vert à grande échelle ont été annoncés dans le Canada atlantique. La Nouvelle-Écosse a dit vouloir atteindre d'ici 2030 une capacité éolienne en mer de 5 gigawatts, principalement pour la production d'hydrogène vert.

En septembre, l'Administration portuaire d'Halifax (APH) a annoncé la signature d'un protocole d'entente avec le Port de Hambourg, en vue de décarboniser le corridor entre les deux ports.

«Il y a plusieurs éléments encourageants déjà en place qui contribueront au succès global du protocole d'entente entre Halifax et Hambourg», dit le PDG de l'APH, le capitaine Allan Gray. Le Port pourrait devenir un lieu de soutage d'hydrogène pour les navires venant à Halifax. Sur une plus petite échelle, ajoutait-il, il y a la possibilité de produire du matériel de manutention à l'hydrogène.

Par ailleurs, le laboratoire d'innovation PIER s'intéresse au transport maritime et à la logistique. Il a adopté l'objectif de décarboniser la chaîne d'approvisionnement. **M**

rests like battery storage plus NB Power is looking at the conversion of its power plant which could be wood pellets or another fuel," says Mr. Caron.

The BPA is focused on industrial uses. "Hydrogen is key for export and domestic use," Mr. Caron points out, suggesting that Atlantic Canada, with its close proximity to Europe, could actually develop three or four hydrogen production sites.

In Point Tupper, at the Strait of Canso, Nova Scotia, EverWind Fuels Company has been given environmental approval by the province for the initial phase of its \$6 billion, one million tonnes per annum, green hydrogen and green ammonia project. EverWind plans to deliver green ammonia to German customers by 2025.

Also in the Strait region, Bear Head Energy, has reportedly filed a request to build a hydrogen facility on a site it had planned to develop a LNG facility.

Canada-Germany hydrogen alliance

Last August, Canada and Germany signed a «declaration of intent» to create a hydrogen alliance between the two countries. Under the declaration, Canada will produce and export green hydrogen to Germany. In response, a number of large-scale green hydrogen projects were announced throughout Atlantic Canada. Nova Scotia released an offshore wind capacity target of five gigawatts by 2030 with a focus on green hydrogen production.

In September, the Halifax Port Authority (HPA) announced that a MOU was signed with the Port of Hamburg to decarbonize the corridor between the two ports.

"There are several encouraging elements already at play that will contribute to the overall success of the MOU between Halifax and Hamburg," said HPA President and CEO, Capt. Allan Gray. The port has the potential to become a hydrogen bunkering location for vessels calling to Halifax. On a smaller scale, there is opportunity to develop zero-emission, hydrogen-based yard handling equipment, Capt. Gray said.

Further in Halifax, The PIER, a sector-focused living lab for marine transportation and logistics, has set decarbonizing the supply chain as a goal. **M**



Colin Laughlan

A Pacific gateway catapulted by a ‘transformational’ Connector Corridor

A five kilometre road and rail corridor with a price tag of \$135-million built over three years along the rugged coast of the Port of Prince Rupert proves that good things can indeed come in small packages. When the Port’s Fairview-Ridley Connector Corridor opened in August 2022, it was nothing less than “transformational,” said Prince Rupert Port Authority (PPRA) President and CEO Shaun Stevenson, in a recent interview.

Stretching around the southwestern edge of Kaien Island, the corridor is a critical component of the port’s intermodal operations, providing a direct link with the Fairview container terminal on Ridley Island while creating a closed-loop system of road and rail infrastructure connecting transload sites and marine terminals within the port’s existing footprint. It will also connect with future import

Un corridor de liaison transforme les perspectives d’un portail du Pacifique

Un corridor routier et ferroviaire de 5 km a été construit, au prix de 135 millions de dollars sur trois ans, le long de la côte escarpée autour du port de Prince Rupert. Il n’est pas très long, mais il revêt une très grande importance. Dans une récente entrevue, Shaun Stevenson, PDG de l’Administration portuaire de Prince Rupert (APPR), disait que l’inauguration du corridor de liaison Fairview-Ridley transformait véritablement les perspectives du Port.

S’étendant sur le bord sud-ouest de l’île Kaien, le corridor est un élément vital pour les opérations intermodales du Port. Il fournit un lien direct avec le terminal à conteneurs Fairview sur l’île Ridley, tout en formant un système en boucle fermée d’infrastructure routière et ferroviaire reliant des sites de transbordement et des terminaux maritimes à l’intérieur de l’emprise actuelle du Port. Il reliera aussi les



©PRPA

A newly-built road and rail corridor has rapidly become a key factor in ensuring a strong future for the Port of Prince Rupert.

Un nouveau corridor routier et ferroviaire est rapidement devenu un atout clé pour assurer un avenir rayonnant au port de Prince Rupert.

futures installations de logistique d'importation et d'exportation sur le sud de l'île Kaien et sur l'île Ridley, ouvrant de nouvelles perspectives pour l'offre de services du Port.

«Nous pourrons à l'avenir développer toute notre capacité intermodale – logistique et terminaux – entièrement dans un écosystème dédié et contrôlé qui ne franchit pas de routes publiques, n'engendre pas de conflits avec la communauté et assure une formidable efficacité, tout en réduisant les émissions de 75 % et en allégeant la congestion causée par les camions dans la ville de Prince Rupert», dit M. Stevenson.

L'expression que préfère M. Stevenson pour désigner le port le plus au nord sur la côte Ouest du Canada est «Portail de Prince Rupert», dont il dit qu'elle prendra tout son sens d'ici 2030.

«Nous sommes un véritable portail, dit-il. Je crois que quand vous considérez la façon dont nous pouvons faciliter le commerce, en nous assurant du bon fonctionnement de corridors commerciaux, c'est plus que l'interface traditionnelle entre navires, trains et camions. Nous avons étudié ce que nous pouvons faire dans le secteur des conteneurs et les domaines qui en sont tributaires. Donc il s'agit de développer les autres capacités en logistique, tant pour l'exportation que pour l'importation.»

L'émergence d'un port régional devenant un portail nord-américain desservant principalement des marchés asiatiques a été une réussite en devenant depuis que l'APPR a été créée en 1999. Dans les deux décennies suivantes, la renommée du Port est devenue internationale, sa courbe de croissance montant en flèche avec le trafic de conteneurs qui augmentait d'année

and export logistics facilities on South Kaien and Ridley Islands, opening a whole new vista for the port's service offerings.

"It sets us up in the future to build all our intermodal capacity – logistics and terminals – all within a dedicated and controlled ecosystem that doesn't cross public roads, doesn't conflict with the community, and provides an incredible amount of efficiency, while also cutting emissions by 75% and reducing truck congestion in the city of Prince Rupert," Mr. Stevenson said.

Mr. Stevenson's preferred term now for the northernmost port on Canada's west coast is the Prince Rupert Gateway, which he says will be full-blown by 2030.

"We're a true gateway – I think when you look at how we can be an enabler of trade, ensuring how trade corridors are enabled, that goes beyond the traditional interface of ships, trains and trucks. We've been looking to evolve our position on container business to work that is supported within those containers, so it's largely about building out the other logistics capabilities – both export logistics and import logistics," he explained.

The emergence from a regional port to a North American gateway serving primarily Asian markets has been a success story in the making since the Prince Rupert Port Authority was created in 1999. Over the next two decades, the Port's reputation grew internationally, its growth curve like the proverbial hockey stick as container traffic escalated annually. By 2015, the port took top spot on the *Journal of Commerce's* list of "fastest growing ports

PROVEN OPERATOR WITH THE RIGHT TIMELY SOLUTION



Deltaport Berth 4 (DP4)

by Global Container Terminals

56 hectares

Advanced by private business

Proven Canadian operator

Incremental capacity; competitive per TEU cost

~\$1.6 billion privately-funded

4.5 years construction

~2032 capacity to market

GCT's Deltaport Berth 4 (DP4) expansion plan has a small footprint and a smart, incremental approach. That means minimal environmental impact. DP4 is also privately funded, so there is no risk for taxpayers or businesses conducting trade.

Learn more at betterdeltaport.ca



©PRPA

Shaun Stevenson, President and CEO, sees the Port of Prince Rupert maturing as a major continental gateway by 2030.

Selon son PDG Shaun Stevenson, le port de Prince Rupert s'établira comme portail continental majeur d'ici 2030.

in North America.” Two years later, terminal operator DP World expanded its Fairview Terminal’s capacity to 1.3-million TEU, at the time making it the second-largest container facility in Canada. Today, another expansion to 1.8-million TEU is in the works for 2024.

However, the biggest news on container capacity expansion came in February last year, when the PRPA and DPW announced a study by AECOM Engineering on the feasibility of developing a second Fairview terminal on Kaien Island to add 2.5-million TEU to the port’s capacity by 2030.

The possibility of Prince Rupert’s additional 2.5-million TEU capacity on Canada’s west coast has raised considerable attention at a time when the Port of Vancouver’s high-profile Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) project awaits federal approval for the same capacity expansion at Deltaport in southern BC.

Asked by *Maritime Magazine* if the feasibility study for Prince Rupert’s second container terminal would be withdrawn if Vancouver’s RBT2 received federal approval, Mr. Stevenson replied: “It’s fair to say you need capacities in both Prince Rupert and Vancouver. I think at end of the day, it’ll be about which projects are the most feasible efficiencies, and what the business case and market demand is. So let the market define where that capital expenditure should be.”

Big diversification moves

Containerized trade, however, is not the only expansion happening in the Prince Rupert gateway. Diversification into Canadian energy products is also underway with high demand in Asia. The construction of the new Vopak Pacific Terminal for bulk liquid exports will complement the AltaGas Propane Export Terminal on Ridley Island that began operations in 2019. The AltaGas terminal has been exporting about 1.2-million tonnes of liquid propane in marine shipments each year. The new Vopak Pacific Terminal project is set to move into construction this year with a two-berth marine terminal and storage area.

en année. En 2015, le Port a pris le premier rang au classement du *Journal of Commerce* des ports à la plus forte croissance en Amérique du Nord. Deux ans plus tard, l’exploitant de terminaux DP World a augmenté la capacité de son terminal Fairview pour la porter à 1,3 million d’EVP, ce qui en faisait la deuxième plus grande installation pour conteneurs au Canada. Aujourd’hui, un nouvel agrandissement se prépare pour arriver à 1,8 million d’EVP en 2024.

Cependant, la nouvelle la plus importante en matière d’augmentation de la capacité pour les conteneurs a été révélée en février l’année passée. L’APPR et DPW ont annoncé une étude de faisabilité, qui sera réalisée par la société d’ingénierie AECOM, concernant un deuxième terminal Fairview sur l’île Kaien. Ce terminal ajouterait une capacité de 2,5 millions d’EVP au Port d’ici 2030.

La possibilité que Prince Rupert ajoute une telle capacité sur la côte Ouest du Canada a suscité beaucoup de questionnements, à une époque où le fameux projet de terminal 2 à Roberts Bank (RBT2) attend l’approbation fédérale pour un agrandissement aussi de 2,5 millions d’EVP à Deltaport, dans le sud de la Colombie-Britannique.

Interrogé par le *Maritime Magazine* quant à savoir si l’étude de faisabilité du deuxième terminal à conteneurs à Prince Rupert serait abandonnée si le RBT2 de Vancouver reçoit l’approbation fédérale, M. Stevenson donne une réponse circonstanciée: «On peut bien dire que la capacité est nécessaire tant à Prince Rupert qu’à Vancouver. Je crois qu’en fin de compte, il faudra voir quel projet est le plus efficace, où est la rentabilité et quelle est la demande du marché. Laissons le marché déterminer où l’investissement devrait se faire.»

Une diversification décisive

Le portail de Prince Rupert ne vise toutefois pas à prendre de l’expansion uniquement dans le secteur des conteneurs. Il est aussi en voie de se diversifier dans le domaine des produits énergétiques canadiens, dont la demande est élevée en Asie. Le nouveau terminal Vopak Pacific qui sera construit pour l’exportation de vrac liquide s’ajoutera au terminal d’exportation de propane AltaGas sur l’île Ridley inauguré en 2019. Le terminal AltaGas exporte environ 1,2 mil-



©PRPA

Within a few years, Prince Rupert has emerged as Canada's third largest port by cargo tonnage and container volume.

En quelques années, Prince Rupert est devenu le troisième plus grand port canadien selon le tonnage de fret et le volume de conteneurs.

lion de tonnes de propane liquide par année. Le terminal Vopak Pacific devrait être mis en chantier cette année, avec deux postes d'amarrage et une aire de stockage.

«À la phase ultime, la capacité pourrait atteindre 5 millions de tonnes d'exportations, par exemple de propane, de butane et de méthanol – et d'autres carburants propres, comme le bio-diesel, dit M. Stevenson. Ensemble, le terminal Vopak Pacific, le terminal à conteneurs et des projets de logistique représentent un investissement de 2,5 milliards de dollars de l'APPR et de nos promoteurs de projets.»

M. Stevenson fait carrière au Port depuis 25 ans. Depuis quatre ans et demi qu'il en est à la tête, les développements ont porté le Port au troisième rang canadien selon le tonnage de fret et le volume de conteneurs. Le commerce bilatéral s'élève à 60 milliards de dollars. Il en attribue le crédit aux entreprises partenaires de l'APPR ainsi qu'à son équipe de collaborateurs «très brillants».

Quant à son propre rôle, «c'est stimulant», dit-il. 

“The final phase could potentially see five million tonnes of export capacity for things like Propane, Butane and Methanol – and other clean fuels like bio-diesel,” said Mr. Stevenson. “Together, the Vopak Pacific Terminal, the container terminal and logistics projects – these expansions represent over \$2.5-billion worth of capital expansion by PRPA and our proponents.”

For Mr. Stevenson, whose career at the Port spans 25 years, the past 4 ½ at the Port's helm have seen developments raising its current status to that of Canada's third-largest port by cargo tonnage and container volume, with two-way trade valued at \$60-billion. He credits the PRPA's corporate partners along with his team of 'very bright people' for their accomplishments.

About himself, he says: “It's fun.” 

em euromaritime

Trade fair for an
innovative marine industry

30 | 31 JANUARY
1ST FEBRUARY **2024**

MARSEILLE

PARC CHANOT - FRANCE

A STREAM OF OPPORTUNITIES !





Nick Savvides

L'Ukraine augmente sa capacité en mer Noire grâce à un dragage du canal de Bystre

L'Ukraine a voulu augmenter les volumes d'exportations alimentaires transportées par barge via le canal de Bystre. Le canal relie la mer Noire au Danube en traversant une région côtière écologiquement sensible que le pays en guerre partage avec la Roumanie.

Le gouvernement roumain craignait que le dragage du canal menace la faune dans ce qui est un site du patrimoine mondial de l'UNESCO et pensait qu'il contreviendrait peut-être à des traités internationaux de protection de l'environnement, mais les responsables ukrainiens ont rejeté ces préoccupations. Le site en question est la Réserve de biosphère du delta du Danube, la plus grande zone humide naturelle d'Europe.

Selon l'agence de presse Reuters, des représentants de l'Ukraine, de la Roumanie et de la Commission européenne – l'organe exécutif de l'UE – «ont eu des entretiens sur la coordination des efforts visant à améliorer et à développer les capacités d'exportation via les chenaux ukrainiens et roumains du Danube».

Ukraine boosts Black Sea capacity through Bystre Canal deepening

Ukraine has sought to increase the volumes of food exports with barges via the Bystre Canal, which runs through the environmentally sensitive coastal region and connects the Black Sea to the Danube, that the war-torn country shares with Romania.

Concern from the Romanian government that the dredge could endanger wildlife in what is a UNESCO World Heritage Site as well as the possible breach of international environmental protection treaties, has been rebuffed by Ukrainian officials. The site in question is the Danube Biosphere Reserve, the largest natural wetland in Europe.

According to Reuters news agency, representatives from Ukraine, Romania and the European Commission, the EU executive, "had held talks on coordinating efforts to improve and develop export capacities through the Ukrainian and Romanian channels of the Danube."

Barge operations on a sustained basis are slated to start soon on the Bystre Canal in Ukraine

Le trafic régulier par chalands devrait commencer bientôt sur le canal de Bystroe en Ukraine.

© DREAMSTIME



© DREAMSTIME

A view of shipping activity during happier days on the Black Sea.

Scène de l'activité maritime sur la mer Noire, à une époque plus heureuse.

Ukraine is looking to increase the volume of grain exported through Danube ports from 1.5m tonnes to 2m per month after deepening the Bystre Canal channel, restoring it to its pre-war depth of 6.5m and is in discussions with its partners to further dredge to about 8.3m.

Following the invasion of Ukraine in February 2022 the country has been developing alternative export routes for its grain and other exports as the Black Sea ports in and close to Odessa were blocked by Russian military.

These closures caused market disruptions and substantial changes in volume distribution among the Black Sea container terminals.

Not least was the impact to Ukraine itself which handled 121,701 teu through its Black Sea terminals up to the Russian invasion, accounting for 7% of the total Black Sea laden turnover of 2022, according to Odessa-based transport consultancy Informall.

However, since late February the blockade by Russian forces resulted in an 85.3% year-on-year volume drop, forcing Ukrainian container traffic to flow via Romania, Poland, Bulgaria and Italy.

As a result Romania experienced a substantial increase in laden container turnover of 15.5%, mainly due to container traffic to and from Ukraine, that was redirected through Constanta.

L'Ukraine veut augmenter les exportations de céréales par les ports du Danube, pour passer de 1,5 million à 2 millions de tonnes par mois après avoir approfondi le chenal du canal de Bystre pour qu'il retrouve la profondeur de 6,5 m qu'il avait avant la guerre. Elle est en discussion avec ses partenaires pour draguer davantage, jusqu'à environ 8,3 m.

À la suite de l'invasion de l'Ukraine en février 2022, le pays a recouru à des routes de rechange pour l'exportation de ses céréales et d'autres produits, les ports sur la mer Noire à Odessa et dans ses environs étant bloqués par l'armée russe.

Ces fermetures ont causé des perturbations du marché et d'importants changements dans la répartition des volumes entre les terminaux à conteneurs de la mer Noire.

L'Ukraine en a souffert. Son volume de conteneurs passant par la mer Noire s'élevait à 121 701 EVP avant l'invasion russe, ce qui représentait 7 % du volume total chargé sur la mer Noire en 2022, selon la firme-conseil Informall, d'Odessa.

Depuis la fin février, le blocus russe a fait chuter le volume de 85,3 % d'une année à l'autre, obligeant à faire passer le trafic conteneurs ukrainien par la Roumanie, la Pologne, la Bulgarie et l'Italie.

Résultat, la Roumanie a enregistré une augmentation de 15,5 % du volume de conteneurs chargés, principalement du fait du trafic à destination et en provenance d'Ukraine qui était réacheminé par Constanta.

De plus, la Moldavie a aussi réacheminé ses exportations par Constanta, augmentant encore les volumes de conteneurs chargés en Roumanie l'année passée.

La reconfiguration du commerce sur la mer Noire fait des gagnants

La guerre a entraîné une reconfiguration du trafic sur la mer Noire, apportant à la Bulgarie une modeste augmentation de 0,8 % en partie attribuable au trafic ukrainien de transit.

La Géorgie a gagné davantage, avec une augmentation de volume de 22,0 %.

Une combinaison de facteurs y ont contribué, y compris le trafic du «Corridor du milieu» qu'empruntent les exportateurs chinois pour atteindre le marché de l'UE et qui passe par la Géorgie, le trafic de transit de conteneurs russes qui s'est développé par suite des sanctions internationales et, élément non négligeable, la croissance économique de la Géorgie en 2022.

Le marché des conteneurs russes a aussi beaucoup changé en conséquence du conflit, la plupart des grandes compagnies maritimes mondiales délaissant le port russe de Novorossiysk sur la mer Noire après l'invasion russe de l'Ukraine.

La situation a causé un déficit de capacité que des acteurs intermodaux russes comme Ruscon et Trans-Container ont comblé en lançant des services de ligne via Novorossiysk. Ceux-ci avaient acquis une part de 15 % du marché russe sur la mer Noire à la fin de 2022.

«La Mediterranean Shipping Company (MSC), dernier exploitant de lignes régulières de portée mondiale présent à Novorossiysk, a maintenu ses opérations en Russie toute l'année 2022», indique Informall.

Par ailleurs, les exploitants de lignes régulières turcs Arkas, Admiral, Akkon et Medkon ont aussi sensiblement augmenté leurs volumes dans le marché russe sur la mer Noire depuis le début de la guerre. La part de marché cumulative des exploitants turcs est passée de 15,8 % à presque 50 % dans la dernière année. 

Additionally, Moldova shifted its exports to Constanta, contributing to the growth in Romania's laden container volumes last year.

Winners in reconfigured Black Sea trade

Overall, the war has reconfigured Black Sea trade, with Bulgaria seeing modest growth of 0.8%, in part due to Ukrainian transit traffic.

Another substantial regional winner has been Georgia with a volume increase of 22.0%.

This was attributed to a combination of factors including the 'Middle Corridor' traffic that connects Chinese exporters with the EU market via the country, Russian container transit traffic that emerged as a result of international sanctions and last but not least Georgia's GDP growth itself in 2022."

Russia's container market has also seen significant changes as a result of the conflict, with most global shipping lines drawing from the Russian-Black Sea port of Novorossiysk following the Russian military invasion of Ukraine.

This development allowed a capacity gap to emerge which Russian intermodal operators such as Ruscon and Trans-Container filled by setting up liner services via Novorossiysk gaining 15% share of the Russian-Black Sea market by the end of 2022.

"Mediterranean Shipping Company (MSC), being the last liner operator with a global service network in Novorossiysk, continued its operation in Russia throughout 2022," said Informall.

Meanwhile, Turkey-based Arkas, Admiral, Akkon, and Medkon liner operators have also significantly increased their volumes in the Russian-Black Sea market since the outset of the war. Turkish liner operators' cumulative market share in Novorossiysk rose from 15.8% to nearly 50% during last year. 



Project cargo gateway for Western Canada

PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

WWW.PORTOFTHUNDERBAY.CA
(807) 345-6400

Canada

MOTEUR DU COMMERCE
CANADIEN ET INTERNATIONAL



DRIVER OF CANADIAN
AND INTERNATIONAL TRADE

Maritime Magazine



FOR OVER
DEPUIS PLUS DE

28
YEARS/ANS

www.maritimemag.com



Carroll McCormick

La haute technologie pour surveiller la glace

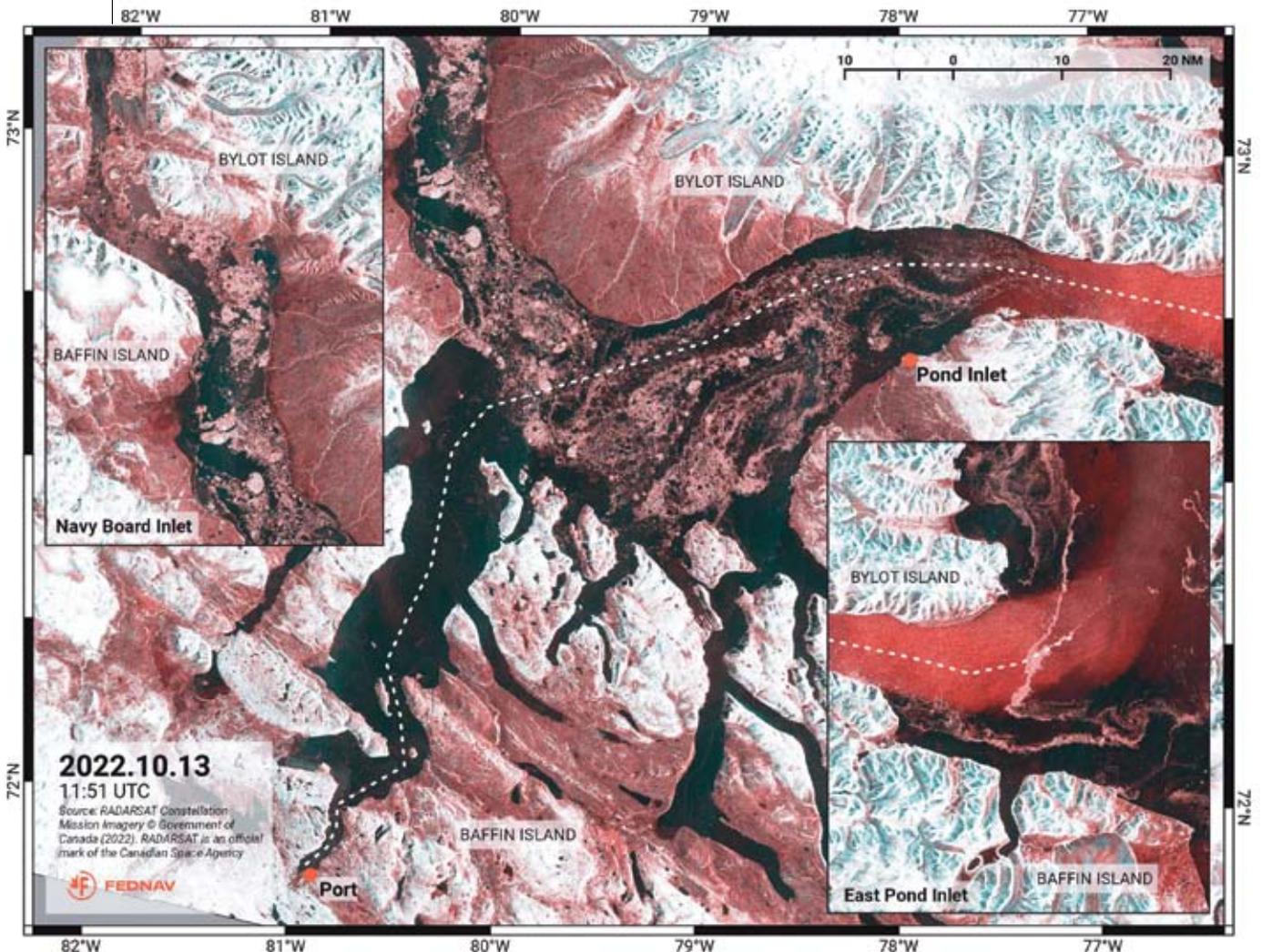
Jadis, des aventuriers britanniques exploraient l'impitoyable Arctique en se laissant délibérément prendre par la glace dans leurs voiliers renforcés, chantant à leurs pianos et prenant leur mal en patience jusqu'à ce que la glace les libère. Quand ils devinaient la présence d'eau libre en apercevant de lointains nuages, ils avaient d'autant plus la nostalgie de leur patrie. Aujourd'hui, les choses ont bien changé, et les bateaux naviguent avec beaucoup plus de précision.

Hi-tech eyes on the ice

In the olden days, British adventurers toured the unforgiving Arctic by becoming deliberately ice-bound in beefed-up sailing ships, singing at their grand pianos, and gnawing on each other's legs until the ice was done with them; spotting reflections of open water on distant clouds only made them pine all the more for Old Blighty. But times have changed dramatically, and ships now steam about with considerably more precision.

The latest navigation tools provide real-time images of Arctic ice conditions.

Les plus récents outils de navigation fournissent des relevés des conditions de glace en temps réel.



The latest navigation tools, provided by the Canadian Ice Service and RADARSAT satellite data, provide real-time images of the Arctic that navigators can use to plot their routes through its ice-infested waters. Michael Stokes, who worked until recently as a ship's captain with Fednav/Anglo-Eastern Ship Management, explains their importance:

“I specialize in ice navigation in extreme environments and am one of the few captains who operates in the region. I regularly use sea ice charts from Canadian Ice Service and RADARSAT data to obtain information regarding heavy ice concentrations and floes, which enables me to establish voyage routes. There are often huge ice obstacles in some of these zones, and RADARSAT data is often the only tool that can help ships navigate them.”

The classic shots of icebreakers bullying through ice fields is misleading. “I can't just go blasting through the ice. In fact, there is a real danger of getting jammed and that risks damaging the ship. RADARSAT data provides me with the finer details that I need to make delicate navigation decisions, particularly on tough routes such as the Hudson Strait,” Mr. Stokes says.

The crucial role of IceNav

The tool Mr. Stokes used with Fednav is called IceNav, which Fednav Ice Services (formally Enfotec Technical Services Inc.) developed in 1994 and released as a tool to allow mariners to download, display and use imagery from RADARSAT-1, shot into orbit in 1995. (It was decommissioned in 2013, but RADARSAT-2, launched in 2007, is still operational.) Its primary function was to monitor sea ice in Canadian waters, explained Fednav.

“Since 1995,” notes Alexis Dorais, Manager, Ice Services, Fednav, “many features were added to IceNav, including an enhanced ice radar that provides a clear view of ice conditions around the vessel. IceNav is also no longer restricted to displaying RADARSAT imagery. In fact, it can display most types of geospatial products, and it has special tools specifically designed for working with ice charts.”

A brief history lesson: Before RADARSAT-1 and Spaceborne Synthetic Aperture Radar (SAR) (think sensors that can note surface characteristics like structure and moisture), SAR-equipped aircraft reconnoitered and Fednav ships downloaded the SAR data from them as they flew around,” according to Mr. Dorais.

Even further back, Mr. Dorais adds, reconnaissance planes used optical cameras. “There was a time when the films from the planes would be developed in Iqaluit on rolls several meters long, then delivered to the MV Arctic by helicopter.” And before that, personnel on reconnaissance flights made hand-drawn ice charts.

In a 21st Century update, Canada in 2019 sent three Radarsat Constellation Mission (RCM) satellites into space on a SpaceX Falcon 9 from the Vandenberg Air Force Base in California. “RCM images are a valuable asset when ice conditions change abruptly during an ongoing operation. RCM can consistently provide ima-

Les plus récents outils de navigation, fournis par le Service canadien des glaces et les données satellite RADARSAT, donnent des relevés de l'Arctique en temps réel. Les navigateurs les utilisent pour tracer leur voie dans des eaux encombrées de glaces. Michael Stokes, qui était jusqu'à récemment capitaine de navire pour Fednav et Anglo-Eastern Ship Management, explique leur importance:

«Je suis un spécialiste de la navigation dans les glaces en milieu extrême et l'un des rares capitaines qui travaillent dans la région. J'utilise régulièrement les cartes du Service canadien des glaces et des données de RADARSAT. Ces produits me renseignent sur les régions où il y a beaucoup de glaces et des banquises, ce qui me permet de planifier les itinéraires. À certains endroits, les obstacles sont souvent très gros et seules les données de RADARSAT peuvent aider à savoir comment les contourner.»

Les images classiques de brise-glaces se frayant un chemin dans des champs de glaces sont trompeuses. «Je ne peux pas simplement briser la glace pour la traverser, dit M. Stokes. En fait, il y a un vrai risque de s'englacer, et cela peut endommager le navire. Les données de RADARSAT me donnent les détails plus précis dont j'ai besoin pour prendre des décisions délicates de navigation, notamment le long d'itinéraires difficiles comme le détroit d'Hudson.»

Le rôle crucial d'IceNav

L'outil qu'utilisait M. Stokes avec Fednav s'appelle IceNav, que le Service des glaces de Fednav (nom officiel: Services techniques Enfotec inc.) a mis au point en 1994. Les navigateurs peuvent s'en servir pour télécharger et afficher des images provenant de RADARSAT-1, qui a été mis en orbite en 1995. (Ce satellite a été déclassé en 2013, mais RADARSAT-2, lancé en 2007, est toujours opérationnel.) La fonction première est de surveiller la glace marine dans les eaux canadiennes, explique Fednav.

«Depuis 1995, dit Alexis Dorais, du Service des glaces de Fednav, de nombreuses fonctionnalités ont été ajoutées à IceNav, y compris un radar de glace amélioré qui donne une représentation claire des conditions de glace autour du navire. Par ailleurs, IceNav n'est plus limité à l'affichage d'images de RADARSAT. Il peut afficher la plupart des produits géospatiaux, et il comprend des outils expressément conçus pour prendre en charge des cartes des glaces.»

Avant RADARSAT-1 et les radars à synthèse d'ouverture (RSO) spatiaux (pouvant relever des caractéristiques de surface comme la structure et l'humidité), des avions dotés de RSO faisaient de la reconnaissance. Les navires de Fednav téléchargeaient leurs données au fur et à mesure, explique M. Dorais.

Auparavant, ajoute M. Dorais, des avions de reconnaissance utilisaient des caméras optiques. «À une époque, les images saisies par les avions étaient développées à Iqaluit, sur des mètres de film, puis apportées au navire en hélicoptère.» Et encore avant, du personnel à bord d'avions de reconnaissance traçaient des cartes des glaces à la main.

En 2019, le Canada a mis en orbite trois satellites de la mission de la Constellation RADARSAT (MCR), partis à bord de la fusée Falcon 9 de SpaceX qui s'est envolée depuis la base des forces aériennes Vandenberg, en Californie. «Les images de la MCR sont un atout précieux quand les conditions



© FEDNAV

RCM satellite images play a vital role in the year-round Arctic operations of Fednav's powerful ice-breaking bulk carriers.

Les images satellite de la MCR sont vitales aux activités quatre saisons des puissants vraquiers brise-glaces de Fednav.

des glaces changent abruptement pendant une opération, dit M. Dorais. La MCR fournit des images des voies navigables et peut les mettre à jour quotidiennement, voire deux fois par jour.»

Par exemple, continue M. Dorais: «Au début d'octobre [2022], Fednav a ainsi pu surveiller de forts volumes de vieille glace qui s'étaient déplacés au nord du Port de l'inlet Milne, un terminal privé exploité par Fednav pour la société Baffinland Iron Mines [BIM]. À mesure que cette vieille glace s'approchait du Port et que les concentrations augmentaient, la MCR assurait une meilleure connaissance de la situation. Les opérations maritimes saisonnières de BIM ont pu continuer sans mal malgré la présence de glaces pluriannuelles.»

Même en conditions de visibilité médiocre ou nulle, la MCR et IceNav permettent aux bateaux de naviguer plus efficacement et plus rapidement. «Des outils comme IceNav deviennent le premier moyen d'évaluer les conditions des glaces devant le navire», dit M. Dorais. **M**

gery of Canadian waterways, and update this imagery daily, twice daily at times," Mr. Dorais says.

For example, Mr. Dorais continues, "In early October [2022], this allowed Fednav to monitor large volumes of old ice that were displaced north of the Milne Inlet port, a private terminal operated by Fednav for Baffinland Iron Mines (BIM). As this old ice migrated closer to the port and concentrations increased, RCM provided improved situational awareness. This allowed the seasonal BIM shipping operation to "navigate with confidence amidst waters infested with multi-year ice," Mr. Dorais relates.

Even in poor or no visibility, RCM and IceNav enable vessels to travel more efficiently and swiftly, Dorais says. "Tools like IceNav become the primary means to assess the ice conditions ahead of the ship." **M**

Strategic market for shippers, carriers and key Canadian ports

Un marché stratégique pour les expéditeurs, les transporteurs et des ports canadiens

Brent Frederick

The strategic transportation and commercial hub of Chicago continues to set the economic trends for the whole Midwest region.

Le carrefour stratégique des transports et du commerce qu'est Chicago continue de donner le ton pour l'économie de toute la région du Midwest.



The U.S. Midwest, an economically diverse region that is a huge player on the global trade scene, is a strategic market for international shippers, multi-modal carriers and key Canadian ports. Anchored by the commercial and transportation hub of Chicago, the Midwest represents approximately one fifth of U.S. GDP. It boasts a population of close to 70 million people in the 12 north-central states of Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota and Wisconsin.

Manufacturing is a cornerstone of the Midwest economy – led by the transportation industry and, in particular, the automotive industry – along with food processing, the construction and farm machinery sectors, and farming.

Thomas Walstrum, a Senior Business Economist with the Federal Reserve Bank of Chicago, which serves

the Seventh Federal Reserve District, a region made up of Iowa and most of Illinois, Indiana, Michigan and Wisconsin, said that like most of the world, the Midwest has largely put the COVID-19 pandemic behind it from an economic perspective. “COVID-19 waves are no longer discernably affecting aggregate economic activity,” he said.

“The economic recovery from the pandemic is essentially over, and we are now in the new post-pandemic normal. This means that over the last year, the long run factors determining economic growth in the Midwest have become the main story. In a large part because of its manufacturing base, the Midwest has long been a slow growth part of the U.S., and you can see clearly in the data that the Midwest has returned to its slow growth status.”



©DREAMSTIME

Le Midwest américain, une région économique diversifiée qui tient une place énorme dans le commerce mondial, est un marché stratégique pour les expéditeurs internationaux, les transporteurs multimodaux et des ports canadiens. Ancré par la plaque tournante du commerce et des transports qu'est Chicago, le Midwest représente environ le cinquième du PIB américain. Plus de 70 millions de personnes vivent dans ses 12 États: Dakota du Nord, Dakota du Sud, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, Ohio et Wisconsin.

L'industrie manufacturière est une pierre angulaire de l'économie du Midwest. Il y a d'abord les industries des transports et en particulier l'industrie automobile, ainsi que la transformation alimentaire et les secteurs de la construction et de la machinerie agricole, et l'agriculture.

Thomas Walstrum, économiste principal auprès de la Réserve fédérale de Chicago, affirme que dans le Midwest

comme presque partout dans le monde, la pandémie est chose du passé du point de vue de l'économie. La Réserve fédérale de Chicago dessert le 7^e district de réserve fédérale, qui comprend l'Iowa et la plus grande partie de l'Illinois, de l'Indiana, du Michigan et du Wisconsin. «Les vagues de COVID-19 n'entravent plus guère l'ensemble de l'activité économique», dit M. Walstrum.

«La relance économique à la suite de la pandémie est essentiellement assurée, et nous sommes maintenant dans une nouvelle normalité postpandémique. C'est-à-dire que dans la dernière année, les facteurs long terme de la croissance économique dans le Midwest ont repris le dessus. En bonne partie du fait de sa base manufacturière, le Midwest est depuis longtemps une région à croissance lente des États-Unis, et les données indiquent clairement qu'il a retrouvé son rythme de croissance lente.»



© PRPA

The Midwest represents the biggest import market served by the Port of Prince Rupert in northern British Columbia.

Le Midwest est le plus grand marché importateur desservi par le port de Prince Rupert, dans le nord de la Colombie-Britannique.

Moving forward, Mr. Walstrum said that what happens to the U.S. economy as a whole will be very important for what happens to the Midwest economy in 2023.

“The Fed is fighting high inflation by raising interest rates, which makes purchasing investment goods like homes, autos and factory equipment more expensive,” Mr. Walstrum said. “The Midwest specializes in manufacturing durable goods like autos and factory equipment, so higher interest rates will put a damper on demand for them.

“There is hope that demand for some durable goods, especially autos, will not weaken too much in response to higher rates because limited availability over the past few years has led to pent-up demand.

“While new developments such as greater automation and the potential for reshoring are not likely to be enough to push Midwest economic growth above the national average, technological progress in manufacturing processes and shifts in international trade patterns will be key drivers of growth in the Midwest going forward.”

The International Monetary Fund said in January that it expects U.S. growth to reach 1.4% in 2023 – up from the 1% predicted last October, and following 2% growth in 2022 – thanks to stronger-than-expected consumption and investment in third-quarter 2022, a robust labour market and strong consumer balance sheets. As for Canada, the IMF left its growth forecast from October for 2023 unchanged in January at 1.5%.

En 2023, M. Walstrum estime que l'évolution de l'économie américaine dans son ensemble sera très importante pour l'évolution de l'économie du Midwest.

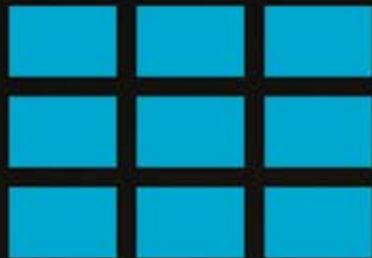
«La Fed combat l'inflation élevée en augmentant les taux d'intérêt, ce qui rend plus coûteux l'achat de biens d'investissement comme des maisons, des autos et des équipements d'usine, fait remarquer M. Walstrum. Le Midwest est spécialisé dans la fabrication de biens durables comme des autos et des équipements d'usine, donc les taux d'intérêt majorés amortiront leur demande.

«Il y a de l'espoir que la demande de certains biens, surtout les autos, ne faiblira pas trop parce que l'offre limitée des dernières années a créé une demande refoulée.

«Des nouveaux développements, par exemple en matière d'automatisation, et le potentiel du rapatriement d'activités manufacturières ne suffiront probablement pas à propulser la croissance économique du Midwest au-delà de la moyenne nationale, mais les progrès technologiques dans les processus manufacturiers et les changements dans les courants du commerce international seront d'importants moteurs de croissance dans le Midwest.»

En janvier, le Fonds monétaire international (FMI) prévoyait une croissance de 1,4 % aux États-Unis en 2023 – par rapport au 1 % qu'il prévoyait en octobre dernier et aux 2 % enregistrés en 2022 – grâce à des dépenses de consommation et d'investissement plus fortes que prévu au troisième trimestre de 2022, à un solide marché du travail et à une forte confiance des consommateurs. Pour le Canada, le FMI maintenait en janvier sa prévision d'octobre, soit 1,5 %.

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



Longstanding Canada-Midwest trade relationship

The Midwest represents more than half of all U.S. imports from Canada and more than half of all U.S. exports to Canada. In 2022, Canadian merchandise exports to the U.S. reached \$598 billion and imports from the U.S. totalled \$362.9 billion.

“The importance of the Canada-U.S. Midwest trade relationship cannot be understated,” Sameer Ahmed, Consul and Senior Trade Commissioner at the Consulate of Canada in Chicago, told *Maritime Magazine*. “Canada and the U.S. are each other’s economic partners and most trusted suppliers for effective, safe and reliable inputs and manufactured products.”

“Canada is the No. 1 international customer for every U.S. Midwest state. Our trade relationship is built on longstanding binational supply chains – networks of workers and businesses that aren’t just trading but making goods together for use at home or around the world.”

“Our team at the Consulate General remains focused on the sectors where we can continue to build on our success: life sciences, agriculture and food products, advanced manufacturing, ‘clean-tech’ and the tech sector. We are looking to grow Canada’s role in the region’s supply-chain/logistics and see opportunities in newer technological fields, like hydrogen, carbon-capture and quantum technologies.”

On a broader scale, “the Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA) represents an important milestone in the evolution of the North American trade and investment partnership by addressing 21st century trade issues, reducing red tape at the border, and providing enhanced predictability and stability for workers and businesses,” Mr. Ahmed said. “Occasionally, trade irritants arise, but as close partners we have mechanisms in place so these issues are addressed and resolved within the framework of CUSMA that allows for trade to flow in a timely, efficient and predictable way.”

Strategic market for Canadian ports

“The U.S. Midwest has and continues to be a vital market served by the Port of Prince Rupert, together with our partners CN and DP World,” said Brian Friesen, Vice-President of Trade Development and Real Estate for the Prince Rupert Port Authority.

Chicago, combined with other inland destinations in the U.S. Midwest, remains the largest import market served by the port. The main products shipped to the Midwest through Prince Rupert include furniture, apparel, electronics and auto parts.

On the export side, shippers in the U.S. Midwest, largely from the agricultural sector, continue to use the Port of Prince Rupert as a gateway for Asian markets. “Given CN’s extensive network reach in the U.S. Midwest, we fully expect to see growth in this market into the future,” Mr. Friesen said.

“The Port of Prince Rupert offers shippers speed and reliability of service into the U.S. Midwest and together with our partners, we continue to invest in its capacity.”

Des relations commerciales bien établies entre le Canada et le Midwest

Le Midwest compte pour plus de la moitié de toutes les importations américaines du Canada, et pour plus de la moitié de toutes les exportations américaines au Canada. En 2022, les exportations canadiennes de marchandises aux États-Unis se sont élevées à 598 milliards de dollars, et les importations des États-Unis, à 362,9 milliards de dollars.

«L’importance des relations commerciales entre le Canada et le Midwest est énorme», a dit au *Maritime Magazine* Sameer Ahmed, consul et délégué commercial principal au consulat du Canada à Chicago. «Le Canada et les États-Unis sont l’un pour l’autre des partenaires économiques et les fournisseurs de choix d’intrants et de produits manufacturés efficaces, sûrs et fiables.»

«Le Canada est le premier client international de chaque État du Midwest. Nos relations commerciales s’appuient sur des chaînes d’approvisionnement binationales établies de longue date – des réseaux de travailleurs et d’entreprises qui ne font pas seulement du commerce international, mais qui produisent ensemble des biens qui seront utilisés localement et de par le monde.»

«Notre équipe au consulat général reste concentrée sur les secteurs où nous pouvons continuer de faire fond sur notre succès: sciences de la vie; agriculture et produits alimentaires; fabrication de pointe; technologie propre; et technologie en général. Nous voulons accroître le rôle du Canada dans la chaîne d’approvisionnement et la logistique de la région, et nous voyons des possibilités dans de nouveaux domaines technologiques, comme l’hydrogène, le captage du carbone et les technologies quantiques.»

Dans une perspective plus vaste, «l’Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) constitue un jalon important dans l’évolution du partenariat nord-américain de commerce et d’investissement, dit M. Ahmed. Il aborde des enjeux du 21^e siècle, réduisant les formalités administratives à la frontière et augmentant la prévisibilité et la stabilité pour les travailleurs et pour les entreprises. Il survient parfois des irritants commerciaux, mais en tant que proches partenaires, nous avons des mécanismes pour en traiter et les régler dans le contexte de l’ACEUM, de sorte que le commerce se poursuive rapidement, efficacement et de façon prévisible.»

Marché stratégique pour les ports canadiens

«Le Midwest américain a été et continue d’être un marché vital desservi par le Port de Prince Rupert, de concert avec nos partenaires CN et DP World», dit Brian Friesen, vice-président, Immobilier et Développement commercial de l’Administration portuaire de Prince Rupert.

Le marché de Chicago, combiné à d’autres destinations intérieures du Midwest, reste le plus grand marché étranger du Port. Les principaux produits acheminés au Midwest en passant par Prince Rupert sont les meubles, l’habillement, l’électronique et les pièces automobiles.

Dans l’autre sens, les expéditeurs du Midwest, largement du secteur agricole, continuent d’utiliser le Port de Prince Rupert pour parvenir aux marchés d’Asie. «Compte tenu du vaste réseau du CN dans le Midwest, nous prévoyons bien voir de la croissance sur ce marché à l’avenir», dit M. Friesen.



SINCE  DEPUIS
1961

Largest Canadian international dry bulk shipping group and leader in the Arctic and Great Lakes/ St. Lawrence System.

La plus grande entreprise canadienne de transport maritime international de vrac sec et pionnière dans l'Arctique, les Grands Lacs et le Saint-Laurent.



fednav.com



DP World completed the latest phase of its intermodal terminal expansion in the summer of 2022, increasing capacity to 1.6 million TEUs from the previous 1.35 million TEUs. “CN continues to expand the capacity and resiliency of its northern mainline with additional rail sidings and siding extensions,” Mr. Friesen said.

While about 90% of the cargo that moves through the Port of Vancouver is Canadian trade, the port does handle some trade for the U.S. Approximately 2% of U.S. international laden imports (containers) arriving at West Coast ports each year move through the Port of Vancouver. “Preliminary data shows 2022 was no different,” said Alex Munro, Senior Communications Advisor for the Vancouver Fraser Port Authority.

One of the port’s key strengths is that it is served by three Class 1 railways, including CN Rail and Canadian Pacific Railway, which have access to and from major markets across Canada and the U.S.

“In line with our federal mandate, we are leading projects with a focus on enabling Canadian trade through the Port of Vancouver. This work will benefit all port users,” Mr. Munro said.

Among the projects, the port authority is partnering with industry and government on initiatives to reduce bottlenecks and enhance road and rail connections to the port while delivering community benefits.

“To improve the gateway, and between 2020 and 2025, the port authority – in partnership with industry and government – is set to invest nearly \$1 billion in road and rail infrastructure projects to remove bottlenecks and increase capacity to ensure our supply chain can efficiently manage the trade growth anticipated in the years to come,” Mr. Munro said.

The port authority is investing in leading digitization and optimization initiatives to help drive efficiency and capacity across the port, including the Active Vessel Traffic Management and West Coast Supply Chain Visibility programs.

It is also planning and investing to support Canada’s forecast growth in container trade and long-term needs via the recently completed Centerm Expansion Project and a proposed Roberts Bank Terminal 2 Project.

Midwest accounts for 10% of Port of Montreal cargo

The U.S. Midwest represents 10% of the volumes handled at the Port of Montreal. “In 2022, despite the challenges faced by global supply chains, our volumes to or from this market increased by 2% compared with the previous year,” said Guillaume Brossard, Vice-President of Development, Marketing and International Relations for the Montreal Port Authority.

The growth was mainly due to an increase in imports from the Mediterranean, whether through transshipment from Asia or directly from countries in the Mediterranean basin.

“In this regard, it is interesting to note that in 2022, India became the main Port of Montreal market in terms of volume, followed by Germany, which remains the most important market in Northern Europe,” Mr. Brossard said.

Northern Europe is the main source of traffic with the Midwest: seven out of 10 containers handled at the port

«Le Port de Prince Rupert offre aux expéditeurs un service rapide et fiable vers le Midwest, et avec nos partenaires, nous continuons d’investir dans sa capacité.»

DP World a achevé la dernière phase de l’agrandissement de son terminal intermodal à l’été 2022, faisant passer la capacité de 1,35 million d’EVP à 1,6 million. «Le CN continue d’accroître la capacité et la résilience de sa ligne principale du nord en ajoutant et en prolongeant des voies d’évitement», indique M. Friesen.

Au Port de Vancouver, environ 90 % du fret est canadien, mais le port en reçoit aussi pour les États-Unis. Quelque 2 % des importations américaines en conteneurs arrivant chaque année à des ports de la côte Ouest passent par le Port de Vancouver. «Les données préliminaires révèlent que c’est encore le cas en 2022», selon Alex Munro, conseiller principal en communication de l’Administration portuaire de Vancouver-Fraser.

Un des grands atouts du Port est le fait qu’il est desservi par trois chemins de fer de catégorie 1, y compris le CN et le CP, qui vont et viennent entre des grands marchés à la grandeur du Canada et des États-Unis.

«Conformément à notre mandat fédéral, nous menons des projets visant à faciliter le commerce canadien via le Port de Vancouver, dit M. Munro. Ce que nous faisons profite à tous les utilisateurs du Port.»

Parmi les projets, l’Administration portuaire travaille avec des partenaires privés et gouvernementaux à des initiatives qui réduiront les goulots d’étranglement et amélioreront les liaisons routières et ferroviaires du Port tout en apportant des bienfaits aux communautés.

«Pour améliorer le portail, l’Administration portuaire – en partenariat avec l’industrie et le gouvernement – investira presque 1 milliard de dollars entre 2020 et 2025 dans des projets d’infrastructure routière et ferroviaire pour supprimer des points de congestion et augmenter la capacité, dit M. Munro. Notre chaîne d’approvisionnement pourra ainsi gérer efficacement la croissance prévue du commerce dans les prochaines années.»

L’Administration portuaire investit dans des initiatives de numérisation et d’optimisation qui aideront à accroître l’efficacité et la capacité de l’ensemble du Port. Elle a par exemple un programme de gestion active de la circulation des navires et un programme visant la visibilité de la chaîne d’approvisionnement de la côte Ouest.

Elle révisé aussi ses plans et elle investit afin de soutenir la croissance prévue du trafic de conteneurs et de répondre aux besoins futurs. Elle vient d’achever le projet d’expansion du terminal Centerm et elle prépare le projet de Terminal 2 à Roberts Bank.

Le Midwest représente 10 % du fret du Port de Montréal

Le Midwest américain compte pour 10 % des volumes au Port de Montréal. «En 2022, malgré les difficultés dans les chaînes d’approvisionnement mondiales, nos volumes à destination ou en provenance de ce marché a augmenté de 2 %», dit Guillaume Brossard, vice-président, Développement, marketing et relations internationales de l’Administration portuaire de Montréal (APM).

La croissance est principalement attribuable à l’augmentation des importations arrivant de la Méditerranée, qu’elles y aient été transbordées en venant d’Asie ou



SWITCH AND SAVE

With our new Gateway Incentive, there has never been a better time to start shipping on the Great Lakes with HWY H₂O.

For more information call us at:
1-905-641-0309



HWYH2O.COM



©PORT OF MONTREAL

Seven out of ten containers handled at Montreal destined for the Midwest come from Northern Europe.
Sur 10 conteneurs passant par Montréal à destination du Midwest, sept proviennent d'Europe du Nord.

destined for the Midwest come from Northern Europe. The Mediterranean, the Middle East and Asia make up the remaining 30%. Automobile parts are the main commodity imported into the Midwest.

The export scenario is the same: seven out of 10 containers from the Midwest move to Northern Europe; the Mediterranean and Asia represent 30%. Food products are the main commodities exported to these markets.

“The Midwest has always been an important market for the Port of Montreal which, for importing and exporting companies, offers several advantages, including its location at the heart of the continent and therefore its proximity to the consuming markets and distribution centres in the Midwest and Ontario, its direct services between Europe and the Mediterranean, its very competitive costs and transit times, its excellent intermodal links and, above all, with regard to the Midwest, its rail connections,” Mr. Brossard said. “Indeed, cargo moving to or from the Midwest is transported exclusively by train.”

The Port of Montreal’s own railway network provides a direct connection to both the CN and CP Class 1 networks. Ten import convoys and 10 export convoys are handled on a weekly basis at the port.

“It is therefore no surprise that improving rail capacity and the fluidity of rail operations are a constant focus at the Port of Montreal”, Mr. Brossard said.

The port will have invested by the end of this year more than \$70 million to add six kilometres of railway

qu’elles proviennent directement des pays du bassin de la Méditerranée.

«À cet égard, il faut noter qu’en 2022, l’Inde est devenue le principal marché du Port de Montréal en termes de volume, dit M. Brossard. Elle est suivie de l’Allemagne, qui reste le marché le plus important en Europe du Nord.»

L’Europe du Nord est la principale source du trafic avec le Midwest. Sept conteneurs sur 10 manutentionnés au Port qui sont destinés au Midwest viennent d’Europe du Nord. La Méditerranée, le Moyen-Orient et l’Asie représentent le solde de 30 %. Les pièces automobiles sont le principal produit importé dans le Midwest.

L’exportation est semblable: 7 conteneurs sur 10 provenant du Midwest partent vers l’Europe du Nord, et trois, vers la Méditerranée et l’Asie. Les produits alimentaires sont les principaux produits exportés vers ces marchés.

«Le Midwest a toujours été un marché important pour le Port de Montréal, dit M. Brossard. Pour les entreprises tant importatrices qu’exportatrices, le Port offre plusieurs avantages, y compris sa situation au cœur du continent faisant qu’il est près des marchés de consommateurs et des centres de distribution du Midwest et de l’Ontario. En outre, il a des services directs vers l’Europe et la Méditerranée, et ses coûts et temps de transit sont concurrentiels. Il y a aussi ses excellents liens intermodaux et ses liaisons ferroviaires, qui sont particulièrement importantes pour le Midwest. En effet, les marchandises à destination ou en provenance du Midwest sont transportées entièrement par train.»

Le propre réseau ferroviaire du Port de Montréal possède une liaison directe avec les réseaux de catégorie 1 du CN et du CP.

Il y a chaque semaine 10 convois d'exportations et 10 convois d'importations.

«Il n'est donc pas étonnant que le Port de Montréal veille constamment à l'amélioration de la capacité ferroviaire et de la fluidité des opérations ferroviaires», note M. Brossard.

D'ici la fin de l'année, le Port aura investi plus de 70 millions de dollars pour ajouter 6 kilomètres de voie ferrée à son propre réseau ferroviaire. La capacité opérationnelle sur le territoire portuaire sera ainsi augmentée de 20 %, permettant d'assembler des convois de 14 000 pieds.

En ce qui concerne la fluidité, le Port est en voie de déployer une nouvelle application, appelée ARGO, qui permettra au Port, aux exploitants de terminaux et aux partenaires ferroviaires de savoir 7 à 10 jours à l'avance les volumes prévus de conteneurs à transporter par train selon la destination. «Avec ARGO, il sera possible de mieux planifier la manutention de marchandises qui seront transportées par train, et de déployer les efforts voulus au moment voulu, ce qui rehaussera la vitesse», dit M. Brossard.

«Ce projet soutiendra la croissance économique dans le Midwest américain, en offrant une option ferroviaire extrêmement concurrentielle. Avec ces investissements, le Port de Montréal assure sa compétitivité, sa résilience et sa fiabilité.»

La Société Terminaux Montréal Gateway (MGT) est le plus grand exploitant de terminaux à conteneurs au Port de Montréal. Michael Fratianni, son PDG, estime qu'encore cette année les grands gagnants dans le secteur du transport et de la logistique seront les acteurs, ou les groupes d'acteurs, qui peuvent démontrer clairement la fiabilité, la prévisibilité et la résilience de leur service ou produit.

«J'ajouterais que l'amélioration des relations de travail est une question urgente, dit M. Fratianni. Un environnement de collaboration et de confiance est nécessaire pour régler les problèmes qui irritent les deux parties depuis quelque temps. Le fait de travailler ensemble de façon constructive mènera à une plus grande satisfaction chez les employés, les clients et les actionnaires.

track to its own rail network. This will increase operational capacity on port territory by 20% and make it possible for the port to assemble convoys of 14,000 feet.

In terms of fluidity, the port is in the deployment phase of a new application called ARGO, which will allow the port, terminal operators and railway partners to know seven to 10 days in advance the expected volumes of containers for rail by destination. "ARGO will thus make it possible to better plan the handling of cargo destined for rail and to put the right efforts into the right place at the right time, which will increase the velocity of goods," Mr. Brossard said.

"This project will support the economic growth of the American Midwest by offering an extremely competitive rail option," Mr. Brossard said. "With these investments, the Port of Montreal is ensuring its competitiveness, its resilience and its reliability."

Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT) is the largest container terminal operator in the Port of Montreal. Michael Fratianni, President and CEO of MGT, reiterated once again this year that the clear winners in transportation and logistics moving forward will be players, or clusters of players, who can demonstrate that their service or product is reliable, predictable and resilient.

"I would add that the improvement of labour relations is a pressing issue," Mr. Fratianni said. "An environment based on collaboration and trust is needed to resolve issues that have been irking both sides for some time. Working constructively together will lead to more satisfied employees, customers and shareholders.

"Port operations were considered critical during the pandemic and are major economic drivers – hence it is a responsibility and obligation of the parties to work together for the good of Canada."

More cranes for Port Saint John and PSA Halifax

Port Saint John and DP World welcomed two additional post-Panamax cranes in January, strengthening

The advertisement features a large container ship, the CMA CGM MARCO POLO, docked at a port. The ship is covered in colorful containers. The text 'portofhalifax.ca' is visible on the ship's side. The main headline reads 'EFFICIENT AND RELIABLE. OPEN BERTHS. RESPONSIVE. SUSTAINABLE.' The Port of Halifax logo is in the top right corner. A list of service highlights is on the left:

- +16,000 TEU Ultra Class Berth Capacity
- 2x daily rail to Central Canada and USA
- 18 WEEKLY global services
- No berth delays on arrival
- LOW dwell times

At the bottom, it says 'WE ARE CANADA'S ULTRA ATLANTIC GATEWAY'.

the New Brunswick port's position as an Atlantic gateway to Central and Atlantic Canada and the U.S. Northeast and Midwest.

The cranes mark a significant milestone in Port Saint John's \$205-million modernization project, which will be completed this year. The modernization program will increase container capacity to more than 300,000 TEUs, deepen quayside draft and provide additional on-dock rail capacity. The project is a three-way partnership among the Government of Canada, the Province of New Brunswick and Port Saint John.

"We are thrilled to be a part of the long-term, sustainable economic growth of Saint John and the Atlantic region," said Maksim Mihic, CEO and General Manager DP World (Canada) Inc. "With connections to 500 ports worldwide, intermodal transportation and three Class 1 railways, Port Saint John is well positioned for growth for the foreseeable future. The investments being made throughout the trade-eco-system including logistic services will make the port a more competitive gateway for decades to come."

"The arrival of these two cranes is symbolic of the growth we can offer not only to port business, but also to our community and our region," says Craig Bell Estabrooks, President and CEO of Port Saint John. "Soon we will have more than double the capacity to move product and to create jobs. Partners like DP World open doors for us and our local economy to pursue new opportunities for our industrial parks, our supply chain, and manufacturing capacity. With every new milestone we hit, we solidify our position as one of Canada's top ports and we intensify our standing as an agent for positive change and economic growth for our province."

Central Canada and the U.S. Midwest are key markets for the Port of Halifax. In 2022, the port crossed the 600,000-TEU annual throughput threshold for the first time, handling 601,700 TEUs.

"In 2022, PSA Halifax, CN and the Halifax Port Authority worked together in a collaborative, meaningful way, and the increased throughput volume is a positive outcome of that collaboration," said Captain Allan Gray, President and CEO of the Halifax Port Authority. "In 2022, we started using the Joint Operation Centre for containerized cargo operations and that certainly helped find new efficiencies and maintain cargo fluidity with no vessel berthing delays during a second year of sustained supply chain disruptions."

This year the port will welcome two additional super post-Panamax cranes at the PSA Halifax Atlantic Hub and new yard handling equipment, and it will continue several infrastructure projects to improve efficiency and sustainability and increase yard handling space.

Railways continue to enhance services

CN has a comprehensive presence in the U.S. Midwest. It reaches many terminals in a single-line service: Chicago, IL, Joliet, IL, Detroit, MI, Indianapolis, IN, Memphis, TN, Chippewa Falls, WI, Arcadia, WI and New Richmond, WI (for the Minneapolis market).

«Les opérations portuaires étaient considérées comme vitales pendant la pandémie, et elles sont de grandes sources d'activité économique. Les parties ont donc la responsabilité et l'obligation de travailler ensemble pour le bien du Canada.»

De nouvelles grues pour Port Saint John et PSA Halifax

Port Saint John et DP World ont reçu deux grues post-Panamax de plus en janvier, ce qui renforce le port du Nouveau-Brunswick comme portail atlantique du Canada central, du Canada atlantique ainsi que du nord-est et du Midwest des États-Unis.

L'arrivée des grues est un événement important dans le projet de 205 millions de dollars de modernisation de Port Saint John, qui s'achèvera cette année. La modernisation augmentera la capacité conteneurs à plus de 300 000 EVP, elle approfondira la profondeur de l'eau à l'abord des quais et elle fournira une capacité ferroviaire supplémentaire au quai. Le projet est un partenariat tripartite entre le gouvernement du Canada, la province du Nouveau-Brunswick et Port Saint John.

«Nous nous réjouissons d'être acteurs de la croissance économique durable à long terme de Saint John et de la région de l'Atlantique, a déclaré Maksim Mihic, PDG de DP World (Canada) Inc. Port Saint John est relié à 500 ports à l'échelle mondiale, à un réseau de transport intermodal et à trois lignes de chemin de fer de catégorie 1. Il est donc bien placé pour prendre de l'expansion. Les investissements réalisés à travers l'écosystème commercial, notamment pour les services de logistique, feront du port un point d'accès plus concurrentiel pour les décennies à venir.»

«L'arrivée de ces deux grues est le symbole de la croissance que nous pouvons offrir, non seulement au secteur portuaire, mais aussi à notre collectivité et à notre région, a expliqué Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John. Nous aurons bientôt doublé notre capacité de manutention de produits et de création d'emplois. Des partenaires comme DP World ouvrent des portes pour nous permettre, à nous et à notre économie locale, de créer des opportunités pour nos parcs industriels, notre chaîne d'approvisionnement et notre capacité de fabrication. Chaque nouvelle étape franchie renforce notre position comme l'un des principaux ports au Canada et confirme notre réputation d'agent de changement positif et de croissance économique pour notre province.»

Le Centre du Canada et le Midwest américain sont des marchés clés du Port d'Halifax. En 2022, le Port a pour la première fois franchi le cap des 600 000 EVP en un an: il a atteint 601 700 EVP.

«En 2022, PSA Halifax, le CN et l'Administration portuaire d'Halifax [APH] ont collaboré de façon significative, et l'augmentation du débit est un résultat positif de cette collaboration, a déclaré le capitaine Allan Gray, PDG l'APH. En 2022, nous avons commencé à utiliser le Centre d'opérations conjointes pour les opérations de fret conteneurisé, ce qui nous a certainement aidés à trouver des gains en efficacité et à maintenir la fluidité des cargaisons, sans qu'il y ait de retards dans l'accostage des navires pendant une deuxième année de perturbations persistantes de la chaîne d'approvisionnement.»

EUROPE- GREAT LAKES SERVICE



**Liner service
between Europe
and the Great Lakes**

Container service between Antwerp
and Valleyfield, Cleveland and Duluth

- ▶ Liner owned equipment
- ▶ door-to-door service

More info:

www.spliethoff.com or [greatlakes@
spliethoff.com](mailto:greatlakes@spliethoff.com)

CONTAINERS



BULK CARGO



PROJECT CARGO



CLEVELANDEUROPE EXPRESS
OPERATED BY  **Spliethoff**

Summarizing cargo shipments to and from the U.S. Midwest in 2022 and expectations for this year, Dan Bresolin, Vice-President of Intermodal Sales and Marketing for CN, said: "Similarly to the rail industry in general, the first nine months of 2022 saw strong U.S. shipments. The fourth quarter of 2022 saw some softening in demand due to the high level of inventory at the destination markets. For 2023, the company is assuming a mild recession; we are expecting a soft first quarter as these inventories reset and will be ready to accommodate any volume upside if the economy improves."

The imports that CN handles are predominantly consumer goods. On the export side, agricultural products have been holding strong out of the U.S. Midwest. Protein exports in refrigerated containers have also been moving in strong numbers from the region.

With regard to the main challenges moving forward, CN has identified two in the short to medium term. "First, the imposition of tariffs on imports due to geopolitical tension have a direct impact on transpacific trade," Mr. Bresolin said. "Second, changes in procurement strategies brought volatile volume to the railways, creating some congestion and hurting service reliability. With CN going back to a scheduled railroad with on-time departures, we will be able to mitigate these impacts. This strategy improves velocity, creating more capacity on the network."

Cette année, le Port recevra deux nouvelles grues-portiques de conteneurs super post-Panamax, à l'Atlantic Hub de PSA, et du nouveau matériel de manutention. Il poursuivra aussi divers projets d'infrastructure pour rehausser son efficacité et sa viabilité, et augmenter la superficie de triage.

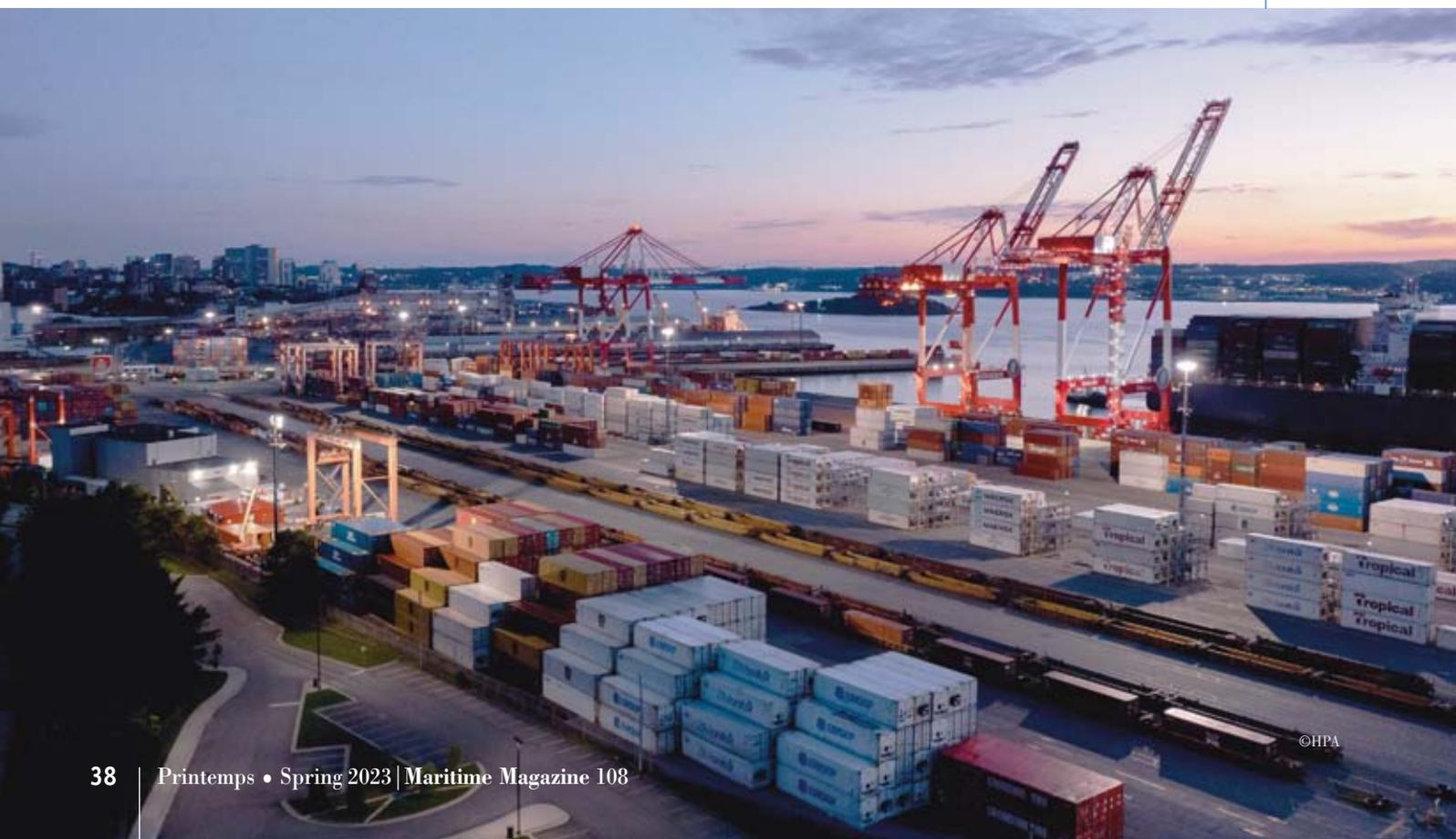
Les chemins de fer continuent d'améliorer leurs services. Le CN a un vaste réseau dans le Midwest. Il rejoint de nombreux terminaux avec un service monoligne: Chicago, Joliet (Illinois), Detroit, Indianapolis, Memphis, Chippewa Falls (Wisconsin), Arcadia (Wisconsin) et New Richmond (Wisconsin) (pour le marché de Minneapolis).

Dan Bresolin, vice-président, Intermodal et Marketing du CN, résume l'activité de 2022 et les prévisions de 2023 dans le Midwest: «Comme pour le secteur ferroviaire en général, il y a eu de fortes expéditions américaines les neuf premiers mois de 2022. Au quatrième trimestre de 2022, la demande a quelque peu faibli en raison des stocks élevés des marchés de destination. Pour 2023, la compagnie adopte l'hypothèse d'une légère récession. Nous prévoyons un premier trimestre faible, le temps que les stocks reviennent à la normale, et nous serons prêts à gérer toute augmentation de volume si l'économie s'améliore.»

Les importations que le CN transporte sont surtout des biens de consommation. Pour les exportations, les produits agricoles sont restés forts au départ du Midwest. Les exportations de protéines en conteneurs réfrigérés ont aussi été d'un bon volume.

The Midwest market is a key contributor to rising container cargo at the Port of Halifax.

Le marché du Midwest joue un rôle clé dans la hausse du trafic de conteneurs au port d'Halifax.





Vers l'avenir. Towards the future.

Pour le fleuve Saint-Laurent et ses gens, une navigation sécuritaire, efficace 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



www.pilotagestlaurent.gc.ca



CONTINUED GROWTH

Investments and Improvements



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**



©PORT OF VALLEYFIELD



CONTINUED GROWTH

New staging area

✓ **2018: 32,500 m²**

✓ **2019: 19,500 m²**

✓ **2020: 14,000 m²**

Berth expansion 2024 (proj.) – 240 m.

Mr. Bresolin said CN has a series of advantages that it offers to shippers. “CN has a unique network covering the West, East and Gulf coasts connecting into the U.S. Midwest markets, providing more options and driving better resiliency in shippers’ supply chains. Both our Eastern and Gulf corridors have latent capacity for growth. There is no need to expand infrastructure capacity on our Eastern network to take on incremental volume. To complement that, our focus on running a scheduled railroad improves the velocity across the network and velocity creates capacity. CN is also working to facilitate processes.

“We work with our steamship line partners to drive better transparency on the waybill by mentioning the beneficial cargo owner and ultimate consignee information. This allows us to target the boxes that are needed inland.”

CN has also developed a new mobile application, CN One. “This application provides a snapshot of a customer’s carload or intermodal shipment on CN’s network in real time, providing an easy and reliable way to follow the movements of merchandise,” Mr. Bresolin said. “We are also enhancing last mile resiliency by creating more off-site facilities for custom cleared containers in Chicago. This resiliency is critical given past experiences with truck and chassis shortages.

“We are also investing within the inland terminals to create additional flex capacity by incorporating technology that allows us to be more agile.

“CN offers the Priority Train Program from the West Coast into Chicago Harvey Yard, which offers the fastest way to reach Midwest markets,” Mr. Bresolin continued. “CN also works with the beneficial cargo owners to drive export loads for shipping lines out of the Midwest terminals, reducing empty containers, thus creating more value.”

Canadian Pacific offers direct daily service to Toronto, Detroit, Chicago, Minneapolis, Calgary, Regina and Winnipeg from the ports of Vancouver, Montreal and Saint John.

On March 15, the U.S. Surface Transportation Board issued a decision approving the Canadian Pacific and Kansas City Southern joint merger application, subject to certain conditions, thereby authorizing the two railways to combine to form Canadian Pacific Kansas City (CPKC), the first single-line railway connecting Canada, the U.S. and Mexico.

The STB said that the CPKC network created by the merger is expected to offer more efficient and reliable service connecting Canada, the U.S. and Mexico and open up new trade opportunities. “The combination of CP and KCS will allow the new carrier to provide single-line service between points throughout CP’s service territory in the Upper Midwest and Canada and points throughout KCS’s service territory in the South-Central United States and Mexico by eliminating the need for their customers to interchange in Kansas City. As such, this new direct service will facilitate the flow of grain from the Midwest to Mexico and the Gulf of Mexico (Gulf Coast), automotive parts

Parmi les principaux défis à relever à l’avenir, le CN en désigne deux à court ou moyen terme. «Premièrement, l’imposition de tarifs douaniers sur les importations par suite de tensions géopolitiques aura un effet direct sur le commerce transpacifique, dit M. Bresolin. Deuxièmement, des changements dans les stratégies d’approvisionnement ont entraîné une volatilité du volume des chemins de fer, créant parfois de la congestion et nuisant à la fiabilité du service. Comme CN revient à un service à horaires fixes avec des départs à l’heure, nous pourrions atténuer ces effets. Cette stratégie améliore la vitesse, augmentant la capacité sur le réseau.»

M. Bresolin fait valoir les avantages que le CN offre aux expéditeurs: «CN dispose d’un réseau unique entre les trois côtes – Ouest, Est et golfe [du Mexique] – et les marchés du Midwest américain, proposant davantage d’options et rehaussant la résilience des chaînes d’approvisionnement des expéditeurs. Nos corridors de l’Est et du golfe ont une réserve de capacité. Il n’y a nul besoin d’augmenter la capacité de l’infrastructure de notre réseau de l’Est pour pouvoir transporter un volume supplémentaire. De plus, notre orientation comme chemin de fer à horaires fixes augmente la vitesse sur l’ensemble du réseau, et la vitesse augmente la capacité. Le CN s’emploie aussi à faciliter les processus.

«Nous travaillons avec nos partenaires maritimes pour que les feuilles de route soient plus transparentes, en y indiquant le propriétaire réel de la cargaison et les coordonnées du destinataire final. Nous pouvons ainsi mieux suivre les conteneurs.»

Le CN a aussi mis au point une nouvelle application mobile, CN One. «Cette application indique en temps réel où en est le chargement ou l’expédition intermodale d’un client sur le réseau du CN, fournissant un moyen facile et fiable de suivre les mouvements de marchandises, dit M. Bresolin. Nous améliorons aussi la résilience sur le dernier tronçon en prévoyant davantage d’installations hors site pour les conteneurs dédouanés à Chicago. Cette résilience est vitale au vu des expériences passées de pénurie de camions et de châssis à conteneurs.

«Nous investissons aussi dans les terminaux intérieurs pour créer davantage de capacité flexible, en intégrant des technologies qui permettent une plus grande agilité.

«CN offre le programme de train prioritaire de la côte Ouest jusqu’au triage de Harvey, dans le Grand Chicago, qui est la façon la plus rapide d’arriver aux marchés du Midwest, continue M. Bresolin. Le CN travaille aussi avec les propriétaires de cargaisons pour emporter des conteneurs de biens à l’exportation à partir de terminaux du Midwest. Nous réduisons donc le nombre de conteneurs vides, ce qui crée de la valeur.»

Le CP offre un service quotidien direct vers Toronto, Detroit, Chicago, Minneapolis, Calgary, Regina et Winnipeg à partir des ports de Vancouver, Montréal et Saint John.

Le 15 mars, le Surface Transportation Board (STB) des États-Unis a rendu sa décision autorisant la fusion entre le Canadien Pacifique et Kansas City Southern (KCS) sous réserve de certaines conditions. Les deux compagnies de chemins de fer formeront Canadian Pacific Kansas City (CPKC), le premier chemin de fer monoligne reliant le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Selon le STB, le réseau de CPKC créé par la fusion devrait offrir un service plus efficace et plus fiable entre les trois pays, et créer de nouveaux débouchés commerciaux: «La combinaison du CP et de KCS apportera un service monoligne entre des points dans l’ensemble du territoire desservi par le CP, dans le Haut-



©CN

CN is enhancing last-mile resiliency by creating more off-site facilities for custom-cleared containers in Chicago.

Le CN rehausse la résilience du dernier maillon de la chaîne logistique en créant davantage d'installations pour les conteneurs dédouanés à Chicago.

and other containerized mixed goods between the United States and Mexico, finished vehicles from Mexico to the United States, intermodal goods between Dallas

and Chicago, and energy products from Alberta to the Gulf Coast.”

Midwest et le Canada, et des points dans l'ensemble du territoire de KCS, dans le Centre-Sud des États-Unis et le Mexique, sans que les clients doivent passer par une interconnexion à Kansas City. Le nouveau service direct facilitera le transport de céréales du Midwest vers le Mexique et le golfe du Mexique, de pièces automobiles et biens divers conteneurisés entre les États-Unis et le Mexique, de véhicules complets du Mexique aux États-Unis, de biens intermodaux entre Dallas et Chicago et de produits énergétiques de l'Alberta à la côte du golfe.»

Ces compagnies maritimes au service du marché

Des exploitants de navires battant pavillon américain, canadien et étranger desservent les ports du Midwest sur les Grands Lacs. Leurs navires chargent et déchargent des cargaisons allant des céréales aux conteneurs, cargaisons spéciales, charges lourdes, acier, minerai de fer et charbon. Les navires battant pavillon américain se concentrent sur le commerce entre les Grands Lacs.

Des navires appartenant au groupe Canada Steamship Lines, à l'Algoma Central Corporation, au Groupe Desgagnés, à Canfornav, à McKeil Marine, à BBC Chartering, à Polsteam et à Lower Lakes Towing font aussi fréquemment escale dans des ports du Midwest.

La plus grande compagnie de transport de vrac sec au Canada, la montréalaise Fednav, est aussi le plus grand utilisateur océanique du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Sa filiale Federal Atlantic Lakes Line (FAL-Line), qui offre un service régulier entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, transporte des produits d'acier, des cargaisons spéciales et des marchandises générales.

Le service Cleveland-Europe Express, assuré par le groupe néerlandais Spliethoff, en sera en 2023 à sa 10^e année d'opérations transatlantiques. En 2021, il a ajouté un porte-conteneurs à son service de vrac et de marchandises générales.

Shipping lines serve market

U.S., Canadian and foreign-flag operators service Midwest ports located on the Great Lakes. Their vessels load and unload cargoes including grain, containers, project/heavy-lift components, steel, iron ore and coal. U.S.-flag ships focus on inter-Lakes trade.

Vessels belonging to Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, Groupe Desgagnés, Canfornav, McKeil Marine, BBC Chartering, Polsteam and Lower Lakes Towing call frequently at Midwest ports.

The biggest dry bulk shipping company in Canada, Montreal-based Fednav, is also the largest ocean-going user of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway waterway. Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine), the company's regular maritime service from Northern Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports, carries a mix of steel products and project and breakbulk cargoes.

The Cleveland-Europe Express, operated by the Dutch Spliethoff Group, is scheduled to enter its 10th year of transatlantic operations in 2023. It added a container-only vessel in 2021 to its bulk and breakbulk service.



Guy Tombs Limited

Since 1921

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

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

Guy M. Tombs
President

In an important new development, Spliethoff announced the introduction for early May of a dedicated monthly liner service between Duluth and Antwerp. It will carry breakbulk, project and container cargoes between Europe and the largest U.S. port on the Great Lakes, offering short transit times of 20-25 days and reducing costs to regional shippers.

“It will be a separate service from the Cleveland Europe Express service,” Joe Swartout, Spliethoff’s Vice President for the Great Lakes and Midwest, explained to *Maritime Magazine*.

Up till now, Spliethoff vessels have called at the Port of Duluth Superior on inducement as they have at other Great Lakes ports in the United States and Canada along with the Port of Valleyfield near Montreal.

“This liner service can be a significant supply chain advantage for our regional customers, reducing cost and supply chain delays, and it’s also a win for the environment,” said Deb DeLuca, executive director, Duluth Seaway Port Authority.

“Sailing those cargoes to and from Duluth – North America’s furthest-inland seaport – maximizes the waterborne leg of the journey, which significantly reduces carbon emissions and land-based congestion.”

Mr. Swartout indicated it was taking too long for containers to be shipped by rail from East and West Coast ports to the Midwest and through “congested” Chicago. The Cargo Connect service at Duluth was “very effective on the rail side of things” and the Port of Duluth offers another advantage of extra storage space for containers, he added. **M**

Spliethoff a annoncé l’introduction, début mai, d’un service de ligne mensuel dédié entre Duluth et Anvers. Ce service transportera des marchandises diverses, des projets et des conteneurs entre l’Europe et le plus grand port américain des Grands Lacs, offrant des temps de transit courts de 20 à 25 jours et réduisant les coûts pour les expéditeurs régionaux.

«Il s’agira d’un service distinct du service Cleveland-Europe Express», a expliqué Joe Swartout, vice-président de Spliethoff pour les Grands Lacs et le Midwest, à *Maritime Magazine*.

Jusqu’à présent, les navires de Spliethoff ont fait escale au Port de Duluth Superior sur incitation, comme ils l’ont fait dans d’autres ports des Grands Lacs aux États-Unis et au Canada, ainsi qu’au Port de Valleyfield, près de Montréal.

«Ce service de ligne régulière peut constituer un avantage considérable pour nos clients régionaux, en réduisant les coûts et les délais de la chaîne d’approvisionnement, et c’est aussi une victoire pour l’environnement», a déclaré Deb DeLuca, directrice exécutive de l’autorité portuaire de la Voie maritime de Duluth. «La navigation de ces cargaisons à destination et en provenance de Duluth – le port maritime le plus éloigné de l’intérieur de l’Amérique du Nord – maximise la partie maritime du voyage, ce qui réduit considérablement les émissions de carbone et les encombrements terrestres.»

M. Swartout a indiqué qu’il fallait trop de temps pour que les conteneurs soient expédiés par rail depuis les ports de la côte Est et de la côte Ouest jusqu’au Midwest, en passant par Chicago, une ville très encombrée. Le service Cargo Connect à Duluth est «très efficace du point de vue ferroviaire» et le Port de Duluth offre un autre avantage, à savoir un espace de stockage supplémentaire pour les conteneurs. **M**

Spliethoff this spring launched a monthly liner service linking Antwerp with Duluth-Superior, the largest U.S. port on the Great Lakes.

Ce printemps, Spliethoff a lancé un service mensuel régulier entre Anvers et Duluth-Superior, le plus grand port américain sur les Grands Lacs.



©SPLIETHOFF



LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

THE LARGEST IRON ORE
HANDLING PORT
IN NORTH AMERICA



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

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

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



Key stakeholders discuss green shipping corridor, Ontario strategy, and containerization



Julie Gedeon

Efforts to bolster, coordinate and decarbonize maritime trade along the Great Lakes and St. Lawrence Seaway are gaining momentum on various fronts.

The Canadian government's spring budget designates \$165.4 million over seven years, with the funding to begin in 2023-24, for Transport Canada to establish a green shipping corridor program. Another \$27.2 million

is pledged over five years, starting in 2023-24, to establish a transportation supply chain office.

"Marine has a leading role to play in making the huge energy transition to green transportation," says Bruce Burrows, President and CEO of the Chamber of Marine Commerce (CMC). "New investments made through Budget 2023 reflect the significance of the domestic marine shipping sector to achieving both environmental

Des acteurs clés discutent de corridor maritime vert, de stratégie ontarienne et de conteneurisation



An Algoma Central Corporation vessel is pictured calling at Detroit on Lake Michigan.

Un navire de l'Algoma Central Corporation fait escale à Detroit, sur le lac Michigan.

©ANDREW RUSSELL PHOTOGRAPHY

Les efforts déployés pour renforcer, coordonner et dé-carboniser le trafic maritime dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent prennent de l'ampleur sur plusieurs plans.

Le budget que le gouvernement fédéral a présenté ce printemps affecte 165,4 millions de dollars sur sept ans, à partir de 2023-2024, pour que Transports Canada mette sur pied un programme de corridor maritime vert. Il y

a aussi 27,2 millions de dollars sur cinq ans, à partir de 2023-2024, pour l'établissement d'un bureau des chaînes d'approvisionnement des transports.

«Le transport maritime a un rôle de premier plan à jouer dans la vaste transition énergétique vers le transport écologique, dit Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce maritime (CCM). Les nouveaux investissements effectués dans le cadre du budget de 2023 reflètent



©CMC

The Chamber of Marine Commerce's (CMC) Bruce R. Burrows, President and CEO, underlines the crucial role that marine transport can play in making the energy transition to green transportation.

Le président et chef de la direction de la Chambre de commerce maritime (CCM), Bruce R. Burrows, souligne le rôle crucial que peut jouer le transport maritime pour assurer la transition énergétique vers le transport vert.

and economic goals, and our industry is more than ready to build on the foundation established by the Canadian government with this funding.”

The CMC is at the forefront of stakeholder discussions on creating a binational green shipping corridor, as well as encouraging the progress towards establishing an Ontario marine strategy. Other key regional stakeholder priorities include a greater focus by port authorities on shortsea shipping opportunities, particularly through containerization.

“One of the single biggest things we can do to create sustainable supply chains is to increase the amount that we use marine,” Ian Hamilton, President & CEO of the Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA), emphasized during the CMC’s Virtual Speaking Series on March 9th.

At the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), President and CEO Terence Bowles expects interest in a green shipping corridor to rise significantly as shippers realize the savings of choosing a less carbon-intensive route. “As carbon taxation and/or credits come into effect, we expect more shippers will look at shortsea shipping opportunities to move commodities regionally or for transshipment before sailing overseas,” he says. “This can make a huge difference with one ship carrying 30,000 tonnes of cargo being the equivalent of taking 963 trucks off the road.”

Bruce Hodgson, Director, Marketing, notes the SLSMC has already used its properties along the Seaway to help ship owners refuel with cleaner biodiesel and LNG as interim steps towards decarbonization. “Once it’s established that hydrogen, methanol and/or another fossil-free energy source is best to use, we’ll work with ship owners and port authorities to determine the necessary points in a refueling chain,” he says.

l’importance du secteur du transport maritime intérieur pour l’atteinte des objectifs environnementaux et économiques, et notre industrie est plus que prête à bâtir sur les bases établies par le gouvernement canadien grâce à ce financement.»

La CCM est aux premières loges dans les discussions sur la création d’un corridor maritime vert binational, et elle encourage l’élaboration d’une stratégie maritime ontarienne. D’autres priorités intéressent les intervenants de la région, y compris le souhait que les administrations portuaires s’intéressent davantage aux possibilités du transport maritime à courte distance, en particulier par la conteneurisation.

«Une des plus grandes choses que nous puissions faire pour créer des chaînes d’approvisionnement durables est d’augmenter le recours au transport maritime», insistait Ian Hamilton, PDG de l’Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO), le 9 mars lors d’une conférence virtuelle de la CCM.

À la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), le président et chef de la direction Terence Bowles s’attend à ce que l’intérêt en faveur d’un corridor maritime vert augmente sensiblement à mesure que les expéditeurs comprendront ce qu’ils peuvent économiser en choisissant une solution à plus faible intensité de carbone. «Avec l’entrée en vigueur de la taxe ou des crédits carbone, nous prévoyons que davantage d’expéditeurs examineront les possibilités de transport maritime à courte distance pour les déplacements régionaux ou en vue d’un transbordement avant de partir outre-mer, dit-il. La différence peut être énorme, puisqu’un navire qui transporte 30 000 tonnes de fret, c’est comme retirer 963 camions de la route.»

Bruce Hodgson, directeur du marketing, indique que la CGVMSL a déjà utilisé ses propriétés le long de la Voie maritime pour aider les armateurs à se ravitailler en GNL et en biodiesel plus propre, à titre d’étape intermédiaire vers la



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
www.MarineDelivers.com

Let's make waves... Green waves

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



www.MarineDelivers.com

    @MarineDelivers



©SEAWAY

The SLSMC and the Great Lakes St. Lawrence Development Corporation (GLS) are currently establishing a digital Voyage Information System that will leverage data to make ship transits through the Seaway locks more time- and fuel-efficient.

New Ontario Marine Council

Early last fall, the SLSMC and CMC joined ship owners, port authorities, shippers as well as shipyard companies to form the Ontario Marine Council. Its purpose has been to urge the provincial government to establish a marine strategy and collaborate on its development. Ontario is the only province/state bordering the St. Lawrence and/or Great Lakes without one.

“Thankfully, Ontario’s Minister of Transportation Caroline Mulroney has recognized this gap in policy, along with marine transportation’s potential to reduce carbon emissions and highway congestion,” says Steve Salmons, the Windsor Port Authority’s President and CEO, and the Ontario Marine Council’s President.

After initially meeting in late fall, Minister Mulroney invited the council’s representatives for a January update.

“We’re encouraged by the Ministry now telling us that consultations will be done in May, with a first draft ready for a fall review, and the goal of adopting the strategy by year end,” Mr. Salmons notes.

During the CMC’s Virtual Speaking Series, Hardeep Singh Grewal, the Parliamentary Assistant to the Minister of Transportation in Ontario, acknowledged the lack of provincial backing prior to the current government.

Terence F. Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation anticipates a significant rise of shipper interest in green shipping.

Terence F. Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, prévoit une forte hausse de l’intérêt porté au transport vert par les expéditeurs.

décarbonisation. Et d’ajouter: «Une fois qu’il sera établi que l’hydrogène, le méthanol ou une autre source d’énergie non fossile est préférable, nous travaillerons avec les armateurs et les administrations portuaires pour déterminer où il faut prévoir des points de ravitaillement.»

La CGVMSL et la Great Lakes St. Lawrence Development Corporation (GLS) mettent actuellement en place un système informatique d’information sur les voyages qui tirera parti de données pour faire en sorte que les transits des navires dans les écluses de la Voie maritime prennent moins de temps et consomment moins de carburant.

Nouveau conseil maritime en Ontario

Au début de l’automne dernier, la CGVMSL et la CCM ont réuni des armateurs, des administrations portuaires, des expéditeurs et des chantiers navals pour former le Conseil maritime de l’Ontario. Il visera à inciter le gouvernement provincial à élaborer une stratégie maritime, et il y collaborera. L’Ontario est seul parmi les provinces et États riverains du Saint-Laurent ou des Grands Lacs à ne pas avoir une stratégie maritime.

«La ministre des Transports de l’Ontario, Caroline Mulroney, a reconnu cette lacune ainsi que le potentiel du transport maritime pour réduire les émissions de carbone et la congestion routière », dit Steve Salmons, PDG de l’Administration portuaire de Windsor et président du Conseil maritime de l’Ontario.

Après une première rencontre à la fin de l’automne, la ministre Mulroney a invité les représentants du Conseil pour faire le point en janvier.

«Nous sommes encouragés du fait que le ministère nous indique maintenant qu’il y aura des consultations en mai, qu’une première ébauche sera prête à l’automne et que le but est d’adopter la stratégie avant la fin de l’année», note M. Salmons.

Pendant les conférences virtuelles de la CCM, Hardeep Singh Grewal, adjoint parlementaire à la ministre des Transports, a reconnu l’absence d’engagement provincial avant le gouvernement actuel.

«Le secteur du transport maritime de la province, qui a accès à quatre des cinq Grands Lacs, est vital à notre écono-

Progression de carrières maritimes : savoir-faire recherché

Maritime Career Development: Expertise Required

Publireportage

Québec 



L'industrie maritime est en pleine modernisation et les formations menant à des carrières maritimes doivent être renouvelées. C'est dans cette optique que la ministre de l'Emploi et ministre responsable de la Côte-Nord, Mme Kateri Champagne Jourdain, a annoncé le 16 février 2023 l'attribution de 3,5 M\$ destinés à l'optimisation de la formation des travailleuses et des travailleurs de l'industrie maritime.

Ce soutien financier, accordé au Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM), provient du programme Impulsion-Compétences, de la Commission des partenaires du marché du travail (CPMT). Grâce à cette entente historique, 22 formations destinées au personnel maritime et périmaritime seront adaptées. « Pour qu'un projet d'une telle envergure puisse voir le jour, la collaboration de tous les intervenants du milieu est essentielle. Le CSMOIM est un acteur de premier plan pouvant favoriser cette collaboration et cette concertation », mentionne Mme Manou Bernard, directrice du CSMOIM.

Le CSMOIM a mandaté le Collège de Rimouski pour la réalisation du projet d'adaptation de formations découlant, entre autres, de la révision du Règlement sur le personnel maritime (RPM), ainsi que de la nécessité d'innover en matière d'ingénierie de formation.

Contribuer au rayonnement de l'industrie maritime

La Formation continue de l'Institut maritime du Québec (FC IMQ), partie prenante du Collège de Rimouski, lance une campagne de recrutement pour ce projet intitulé « Progression de carrières maritimes et périmaritimes ». Elle recherche activement des personnes expérimentées pour adapter des formations, réviser des contenus, enseigner ou accompagner les apprenant(es). Une équipe de spécialistes en pédagogie numérique et en didactique veillera à les appuyer.

Si vous souhaitez contribuer au rayonnement de l'industrie maritime et périmaritime en partageant votre savoir-faire, remplissez le formulaire d'appel de candidatures.

The modernization of the marine industry requires an update of the training courses that lead to marine careers. Therefore, the Minister of Employment and the Minister responsible for the Côte-Nord Region, Ms. Kateri Champagne Jourdain, announced on February 16, 2023 that \$3.5M would be invested to optimize training for workers in the marine industry.

This financial support, granted to the Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM), is provided by the Impulsion-Compétences program of the Commission des partenaires du marché du travail (CPMT). Through this historic agreement, 22 training courses intended for marine and land based marine personnel will be adapted. "For such an important project to be launched, the collaboration of all the industry's stakeholders is required. As a major contributor, the CSMOIM can facilitate this collaboration and co-development", stated Ms. Manou Bernard, director of the CSMOIM.

The CSMOIM has commissioned the Collège de Rimouski to develop this training adaptation project, namely, as a result of the review of the Marine Personnel Regulations (MPR) and of the need to innovate in terms of training methods.

Contributing to the prestige of the marine industry

The Formation continue de l'Institut maritime du Québec (FC IMQ), a key stakeholder of the Collège de Rimouski, is launching a recruitment campaign for this project titled *Progression de carrières maritimes et périmaritimes*. It is actively seeking experienced personnel to adapt training courses, review content, teach or provide support to learners. A team of experts who specialize in digital and didactic education will ensure that they receive the necessary assistance.

If you would like to contribute to the prestige of the marine industry by sharing your expertise, fill out the application.



[Contribuez à votre industrie](#)



[Contribute to Your Industry](#)

Présent pour ton futur





Steve Salmons, President and CEO of the Windsor Port Authority, is piloting the newly-launched Ontario Marine Council as its first President.

Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, est le premier président du nouveau Conseil maritime de l'Ontario.

©WPA

“With access to four of the five Great Lakes, the province’s marine transportation sector is vital to our economy, but decades of inaction under previous governments led to aging infrastructure and a lack of investment in the sector, hindering our economic growth and prosperity,” he says.

He noted that during the height of the pandemic, more than \$185 million of Ontario’s real GDP was generated by maritime transportation.

With community input, the Ford government has already released four regional transportation plans, one respectively for: Southwestern Ontario, Northern Ontario, the Greater Golden Horseshoe region, and Eastern Ontario. The marine strategy will involve the last two regions, according to MPP Grewal.

“Once released later this year, the first Ontario marine strategy will be a permanent initiative designed to support Ontario’s competitiveness and foster collaboration from other jurisdictions on the Great Lakes – from the federal government, provincial, and the Province of Quebec and the United States with feedback from the sector...” he says.

Competitiveness at stake

Mr. Salmons underscores the need for additional support. “The National Trade Corridors Fund has been helpful, but we’ll need more help to set up the infrastructure, particularly for containerized trade, which we’ve already seen operating in Cleveland, recently launched by Duluth, and now resulting in a new terminal in Detroit,” he tells *Maritime Magazine*. “So, we need to keep up in terms of infrastructure and capacity to offer like services to remain competitive.”

If ports on both sides of the border were properly resourced, Salmons says the Seaway and Great Lakes could operate more effectively as a shuttle service for containerized with several ports of call between Montreal and Duluth and on the way back for this purpose. “None of our ports currently have demand to handle 600 to 800 containers on its own in a single shipment, but we could get there collectively,” he says.

mie, dit-il. Cependant, des décennies d’inaction de la part de gouvernements précédents ont laissé une infrastructure vieillissante et un manque d’investissement dans le secteur, ce qui a nui à notre croissance économique et à notre prospérité.»

Il fait valoir qu’au plus fort de la pandémie, le transport maritime avait contribué pour plus de 185 millions de dollars au PIB réel de l’Ontario.

En consultation avec les communautés, le gouvernement Ford a déjà dévoilé des plans pour le transport dans quatre régions: Sud-Ouest de l’Ontario; Nord de l’Ontario; grande région du Golden Horseshoe; et Est de l’Ontario. La stratégie maritime touchera les deux dernières de ces régions, selon M. Grewal.

«Lorsqu’elle sera présentée, plus tard cette année, la première stratégie maritime de l’Ontario aura un caractère permanent devant soutenir la compétitivité de l’Ontario et favoriser la collaboration d’autres gouvernements autour des Grands Lacs – le gouvernement fédéral, la province de Québec et les États-Unis – avec l’apport du secteur», dit M. Grewal.

Une question de compétitivité

M. Salmons insiste sur la nécessité d’un soutien supplémentaire: «Le Fonds national des corridors commerciaux a été utile, mais nous aurons besoin d’aide supplémentaire pour aménager l’infrastructure, en particulier pour le trafic conteneurisé, comme nous le voyons déjà à Cleveland et depuis peu à Duluth, et qui justifie maintenant un nouveau terminal à Detroit. Nous devons être à la hauteur en matière d’infrastructure et de capacité d’offrir des services pour rester compétitifs.»

Si les ports des deux côtés de la frontière disposaient des ressources voulues, M. Salmons estime que la Voie maritime et les Grands Lacs permettraient d’offrir des services de navette plus efficaces pour le fret conteneurisé, avec plusieurs escales entre Montréal et Duluth, puis au retour. «Aucun de nos ports n’a actuellement de demande pour manutentionner 600 à 800 conteneurs à la fois, mais nous pourrions y parvenir collectivement», dit-il.

Des clients cherchent maintenant plus souvent des services pour conteneurs, surtout pour des destinations outre-mer où les ports ne peuvent pas aisément recevoir du vrac. «Nous avons trop longtemps buté sur les obstacles possibles au développement du transport maritime à courte distance, alors que la Voie maritime et les ports des Grands Lacs ont un marché tout proche, et ont seulement besoin d'installations et de services de dédouanement pour conteneurs», soutient-il.

Il est même question de construire un navire des Grands Lacs à titre de projet commercial visant expressément le marché des conteneurs.

Un climat public propice

M. Hamilton, de l'APHO, rappelle qu'une utilisation accrue du transport maritime peut aider à faire face à plusieurs questions d'actualité, y compris pénurie de camionneurs, perturbations climatiques, besoin urgent de réduire les gaz à effet de serre, incertitudes économiques découlant de la guerre que fait la Russie à l'Ukraine, problèmes persistants dans le commerce avec les États-Unis et avec la Chine.

Il soutient qu'il faut trouver des solutions qui mèneront à des chaînes d'approvisionnement durables. «Le Sud-Ouest de l'Ontario est maintenant la quatrième économie en Amérique du Nord en importance et une de celles qui a la plus forte croissance, fait-il remarquer. La congestion fait perdre quelque 6 milliards de dollars d'activité économique, ce qui ajoute 400 millions de dollars au coût des biens et qui contribue certainement à l'inflation actuelle.»

Les modes ferroviaire et routier sont essentiellement saturés, faisant selon lui que «comme le réseau de l'Autoroute H₂O dispose d'une capacité disponible d'environ 50 %, il y a une véritable possibilité à saisir».

Customers more often inquire nowadays about the availability of container services, especially for overseas destinations whose ports can't easily handle bulk shipments. "For too long we've been hung up on the possible impediments to more shortsea shipping, when the Seaway and Great Lakes ports actually have a market at their doorstep and just need access to container facilities and clearances," he says.

There is even discussion of possibly building a Great Lakes ship as a business venture specifically for potential container business.

Right public climate

Mr. Hamilton at HOPA says a greater use of marine transportation can help to address a myriad of current issues that include a shortage of truck drivers, climate change disruptions, the pressing need to reduce greenhouse gases (GHG), and some of the economic uncertainties arising from Russia's war on Ukraine, as well as the ongoing trade challenges with both the United States and China.

He emphasizes the need to find solutions that will create long-term sustainable supply chains. "Southwestern Ontario is North America's fourth largest economy now, and one of the fastest growing, with congestion resulting in about a \$6-billion loss in economic activity, which adds \$400 million to the cost of goods and that's certainly having an impact on the inflation we're facing," he notes.

Both the rail and truck modes are basically at capacity now, he says. "When you're running the Hwy H₂O system with about 50% capacity still available to be developed, it's a real opportunity," he adds.

Ian Hamilton, President and CEO of the Hamilton-Oshawa Port Authority, is convinced that greater use of marine transportation will help resolve a myriad of current issues.

Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa, est convaincu qu'une plus grande utilisation du transport maritime aidera à résoudre une multitude d'enjeux d'actualité.

©HPA



“Fundamentally, if you compare marine to trucking ... and that’s really where we want to look at in terms of getting trucks off the road... you can reduce greenhouse gases by 558 per cent or by about one-sixth, which is phenomenal,” he notes. “There’s probably no other thing we can singularly do as quickly to reconfigure and re-engineer our supply chains.”

Mr. Burrows emphasizes that there’s enough business to go around and more in future if sustainable efficiencies are genuinely prioritized. “No one is talking about replacing other transport modes, but working together to form clean energy transportation hubs that make the best possible use of each mode,” he says. “Along with the urgent need to reduce carbon emissions, we know that a lot of people in Ontario are fed up with sprawling highway infrastructure, road congestion, and a truck driver shortage.”

Data outlines potential

Using data compiled by HOPA and the McMaster Institute for Transportation & Logistics, Mr. Hamilton notes there’s a potential 13 million kilometres (8.07 million miles) of truck trips between Southern Ontario and common destinations that could be converted to marine transport. “You have 10,000 truck trips between Toledo, Ohio, and Southern Ontario alone,” Mr. Hamilton points out.

«Si on compare le mode maritime et le camionnage – et c’est réellement ce qu’il faut faire quand il s’agit de retirer des camions des routes, vous pouvez réduire les gaz à effet de serre d’environ cinq sixièmes, ce qui est phénoménal, dit-il. Il n’y a probablement aucune autre mesure qui puisse à elle seule reconfigurer et réformer nos chaînes d’approvisionnement aussi rapidement.»

M. Burrows assure qu’il y a assez de demande et qu’il y en aura encore plus à l’avenir si les gains en efficacité durables sont véritablement priorités. «Personne ne veut remplacer d’autres modes de transport, mais bien les agencer de façon à former des carrefours de transport à l’énergie propre qui tire le meilleur parti possible de chaque mode, dit-il. En plus du besoin urgent de réduire les émissions de carbone, nous savons que bien des Ontariens en ont assez de l’expansion de l’infrastructure routière, de la congestion routière et de la pénurie de camionneurs.»

Les données révèlent un potentiel

Évoquant des données compilées par l’APHO et l’Institut McMaster de recherche sur les transports et la logistique, M. Hamilton constate qu’il serait possible de transférer au transport maritime 13 millions de kilomètres (8,07 millions de milles) de trajets en camion entre le Sud de l’Ontario et diverses destinations. «Il y a 10 000 trajets de camions uniquement entre Toledo, en Ohio, et le Sud de l’Ontario», signale M. Hamilton.



E C T O A

Founded in 1979, the Eastern Canadian Tug Owners' Association (ECTOA) represents the interests of port towing owners in Eastern Canada. Our members' tug fleet covers most ports on the St. Lawrence Seaway, the Great Lakes and the Canadian Atlantic coast. The members own and operate over 85 tugs.



L'ASSOCIATION DES ENTREPRENEURS EN REMORQUAGE DE L'EST DU CANADA
EASTERN CANADIAN TUG OWNERS' ASSOCIATION

ECTOA.CA

M. Hamilton accueille favorablement la stratégie maritime ontarienne, dont il prévoit qu'elle créera de nouvelles possibilités en matière d'infrastructure. Il apprécie aussi le financement que Transports Canada a octroyé par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. «Cependant, dit-il, je crois que nous avons une vision assez étroite de l'infrastructure. Si ce n'est pas fixé au sol, ce n'est pas considéré comme de l'infrastructure.

«Quand vous examinez les coûts réels et ce qui devrait faire l'objet d'investissements, ce qu'il faudrait, c'est créer une flotte de navires adaptée dans les Grands Lacs, pour commencer à créer des façons plus efficaces de faire passer une bonne part du transport terrestre au transport maritime. Alors quant à l'infrastructure, je nous encouragerais à parler aussi d'éléments non traditionnels d'infrastructure, comme des navires et des grues mobiles.»

À titre de capital d'amorçage, il aimerait aussi voir des incitatifs à la création de nouveaux services: «Nous devrions presque avoir une attitude d'investisseur en capital de risque et nous demander: Qu'est-ce que nous pouvons faire pour aider des projets d'immobilisations à démarrer?»

Il note que le gouvernement du Québec a bien fait, dans le cadre de sa stratégie maritime, de créer un programme qui récompense le recours à des services maritimes quand il permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. «Je sais qu'il est difficile pour les gouvernements de s'y mettre, mais c'est réellement ce qu'il faudra pour susciter de l'intérêt,

Mr. Hamilton welcomes the Ontario marine strategy, which he anticipates will create new infrastructure opportunities. He likewise appreciates the funding that Transport Canada has issued through the National Trade Corridors Fund. "However, I think we have a fairly narrow view of what infrastructure is," he says. "Unless it's attached to the ground, it's not considered infrastructure.

"When you look at where the real cost items are and where we need to make the real investments, it's in creating the right vessel fleet that moves within the Great Lakes to start creating more efficient ways to fundamentally shift some of this ground transportation to marine transportation," he adds. "So, as we talk about infrastructure, I would encourage us to also talk about some of the non-traditional infrastructure, such as vessels and portable cranes."

In terms of seed capital, he'd like to see incentives in support of creating new services. "We almost need to have a venture capital mindset and say: What can we do to help capital projects get off the ground?" he says.

He notes that the Quebec government has done a good job as part of its maritime strategy in setting up a program that rewards the utilization of marine services when it results in greenhouse gas reductions. "I know it's a difficult one for governments to get their

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



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

PORT  TROIS-RIVIÈRES



©PAUL BEESLEY

The vessels in the fleet of Groupe Desgagnés transit frequently on the Seaway's Welland Canal.
Les navires du Groupe Desgagnés empruntent fréquemment le canal Welland de la Voie maritime.

heads around, but this is really what it's going to take to excite people, get projects off the ground, and build the critical mass to make them economically viable," he says.

Policy/regulatory incongruencies

A major challenge in terms of government is its regulatory side not keeping up with its policy side. One example is the lack of any suffrance warehouse on all of the Canadian Great Lakes that can receive an imported container that hasn't been cleared elsewhere by the Canadian Border Services Agency (CBSA). As a result, the Great Lakes ports cannot take advantage of receiving uncleared goods directly from Europe or the United States or transloaded from the ports in Montreal, Saint John or Halifax.

Mr. Hamilton is calling on regulatory bodies, such as the CBSA, to become more aligned with federal government departments that are making huge investments in large terminals to increase marine capacity. "The market demand for more customs clearance capacity, in the form of suffrance warehouses, is building fast, so there is absolutely a business case to support CBSA expanding its services in the Great Lakes region," he tells *Maritime Magazine*.

faire démarrer des projets et constituer la masse critique nécessaire à la viabilité économique», dit-il.

Décalage entre réglementation et politiques

Un des grands problèmes pour les gouvernements est que la réglementation n'évolue pas au même rythme que les politiques. Par exemple, il n'y a du côté canadien des Grands Lacs aucun entrepôt d'attente pouvant recevoir un conteneur importé qui n'a pas été dédouané ailleurs par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Par conséquent, les ports des Grands Lacs ne peuvent pas accepter de biens non dédouanés arrivant directement d'Europe ou des États-Unis ou transbordés aux ports de Montréal, Saint John ou Halifax.

M. Hamilton voudrait que les organismes de réglementation, comme l'ASFC, s'harmonisent mieux avec les ministères fédéraux qui effectuent d'énormes investissements dans des terminaux pour accroître la capacité maritime. «La demande du marché pour une plus grande capacité de dédouanement, sous forme d'entrepôts d'attente, est en forte augmentation, a-t-il dit au *Maritime Magazine*. Il est donc absolument justifiable que l'ASFC augmente ses services dans la région des Grands Lacs.»



Supplying BIOFUEL and making a difference...

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

WINDSOR | SARNIA | HAMILTON | STERLINGFUELS.CA

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

The case for establishing a sufferance warehouse, as well as shifting more goods off rail and roads can be made, especially if more information were shared in terms of the way goods currently flow, he adds.

Algoma Central Corporation does not currently move containers, but President and CEO Gregg Ruhl has not ruled out container shipping as another way that Algoma would be able to contribute to the greening of the supply chain on the Great Lakes.

“Having a cyclical business, we’re always on the lookout for opportunities to further diversify our market presence so that we maintain a strong volume from other sources if salt or grain shipments, for example, are lower than usual,” Mr. Ruhl says. “The landscape is there to do this if we can work around the Seaway’s seasonality, and a green shipping corridor might be a way to better define the best places to grow this business.

“We have to stop looking for reasons not to do this,” he adds. “It can be economically feasible and, of course,

Algoma Central Corporation does not currently move containers, but President and CEO Gregg Ruhl has not ruled out container shipping as another way that Algoma would be able to contribute to the greening of the supply chain on the Great Lakes.

L’Algoma Central Corporation ne transporte pas de conteneurs aujourd’hui, mais son PDG Gregg Ruhl n’exclut pas de le faire à l’avenir pour contribuer à l’écologisation de la chaîne d’approvisionnement sur les Grands Lacs.

Il ajoute qu’il est possible de démontrer qu’il est judicieux de prévoir un entrepôt d’attente et de transférer davantage de biens actuellement transportés par train et par camion, surtout si davantage d’information était disponible sur la façon dont les biens sont transportés actuellement.

L’Algoma Central Corporation ne transporte pas de conteneurs aujourd’hui, mais son PDG Gregg Ruhl n’exclut

pas de le faire à l’avenir pour contribuer à l’écologisation de la chaîne d’approvisionnement sur les Grands Lacs.

«Comme notre activité est cyclique, nous sommes toujours à la recherche de possibilités de diversifier notre présence sur le marché afin de maintenir un bon volume d’autres sources quand les expéditions de sel ou de céréales, par exemple, sont en baisse, dit M. Ruhl. Le contexte y est propice si nous pouvons composer avec le caractère saisonnier de la Voie maritime, et un corridor maritime vert pourrait être une façon de mieux déterminer où développer cette activité.



WE ARE MAKING SUSTAINABLE CHOICES NOW TO CONTINUE MOVING FORWARD FOR THE FUTURE.

NOUS FAISONS DES CHOIX DURABLES AUJOURD’HUI POUR CONTINUER À PROGRESSER VERS L’AVENIR.

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



«Nous devons cesser de chercher des raisons de ne pas agir. Il peut être économiquement faisable d'agir et, bien sûr, bénéfique pour l'environnement, car chaque camion retiré des routes apporte jusqu'à 85 % de réduction des émissions de carbone – ce qui est impressionnant quand on pense aux investissements habituellement nécessaires pour réduire le carbone de 10 ou 20 % avec de nouvelles technologies.»

L'important est de commencer

M. Ruhl croit que la société est prête à soutenir cette grande transition, qui aura initialement besoin d'appui, de collaboration et d'harmonisation de la réglementation. «Il se pourrait qu'au début, on ait des navires à moitié chargés, mais c'est acceptable, dit-il.

«C'est difficile quand une seule entreprise fait du transport maritime à courte distance, admet-il. Mais si vous avez un consortium d'entreprises, travaillant de concert avec les gouvernements, qui repère les meilleurs investissements à faire dans le transport maritime à courte distance compte tenu des volumes potentiels et de la possibilité d'alléger la congestion routière... C'est une avenue que nous examinons avec des ports et des expéditeurs, mais il est certain que nous aurons besoin de services de dédouanement.»

M. Ruhl croit que la définition d'un corridor maritime vert réellement utile devrait être examinée. Selon lui: «Elle

environnementally beneficial, with every truck you take off the road lowering carbon emissions by up to 85 per cent – which is impressive when you think about the amount of money typically required to invest in reducing carbon by 10 or 20 per cent with new technologies.»

Starting with known basics

Mr. Ruhl thinks society is ready to help make this major transition, but it will initially require support, collaboration and regulatory harmonization. "It might be that we only have a ship that's half-full at first, and that's okay," he says.

"It's tough when only one company is shortsea shipping," he acknowledges. "But if you get a consortium of companies, working together with governments, to identify the best places to invest in shortsea movements because of the potential higher flow volumes and opportunity to ease road congestion... This is something that we're looking at with ports and shippers, but we definitely would need custom clearance services."

Mr. Ruhl believes the definition of a truly successful green shipping corridor should be examined. "It should be about strong, smart businesses and their partners collaborating together to significantly reduce emissions within a trading zone or pattern," he suggests.

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



Urgence Marine Environment

Call : 514.640.3138

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

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





www.ume-qc.com

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



©ACC

Gregg A. Ruhl, President and CEO of Algoma Central Corporation sees container shipping as a potential contributor to the greening of the supply chain in the Great Lakes.

Pour Gregg A. Ruhl, président et chef de la direction de l'Algoma Central Corporation, le transport par conteneurs pourrait contribuer à l'écologisation de la chaîne d'approvisionnement sur les Grands Lacs.

“Yes, it could be about ships operating on shore-based power while at ports or testing alternative fuels to reduce emissions by 20 or 30 per cent, but neither of these to me is a real home run,” he says. “Taking a lot of trucks off the road, bridges and border crossings to reduce GHG emissions by up to 85% would make this one of the best performing green corridors.”

He further explains that he isn't thinking of an origin and destination for commodities when considering a green shipping corridor, but rather as the Great Lakes

devrait faire allusion à des entreprises solides et intelligentes collaborant entre elles et avec leurs partenaires pour réduire sensiblement les émissions dans une zone ou un courant de commerce.

«Oui, elle pourrait faire allusion à des navires qui utilisent des sources d'alimentation électrique à quai quand ils sont au port, ou à des carburants de remplacement qui réduisent les émissions de 20 ou 30 %, mais ce ne sont pas là des progrès éclatants. Retirer beaucoup de camions des routes, des ponts et des passages frontaliers pour réduire les émissions de GES d'autant que 85 %, voilà qui ferait un des meilleurs corridors verts qui soient.»

Il explique encore qu'il ne raisonne pas en termes d'un lieu d'origine et d'une destination quand il pense à un corridor maritime vert, mais plutôt en considérant les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent comme un réseau intégré. «Par exemple, dit-il, nous chargeons du sel à une des plus

DE 2 À 4 DÉPARTS PAR JOUR À HEURES FIXES, DU DÉBUT AVRIL AU DÉBUT JANVIER

**traverse
ferry**

Rivière-du-Loup
Saint-Siméon

Un environnement unique
Une traversée de première classe

Espaces d'observation, comptoir lunch, produits du terroir des deux rives, salle de jeux pour enfants, boutique de souvenirs, ascenseur.

Horaire et tarifs

traverserdl.com
418 862-5094



Traverse
Rivière-du-Loup/St-Siméon



@traverserdl
#traverserdl

Aucune réservation nécessaire, sauf groupes en autobus

grandes mines du monde, et le livrons à plus de 30 destinations. Ensuite, il est emporté par camion jusqu'à sa destination finale. Si nous écologisons ce réseau autant que possible avec le transport maritime, je crois que ce serait un progrès important pour la société.»

Il voit aussi les corridors maritimes verts comme un moyen de faire connaître ce que le secteur maritime fait déjà et ce qu'il peut encore faire. Il soutient que transporter davantage de biens sur l'eau devrait être le point de départ de toute discussion, parce que le transport maritime est déjà le moyen de transport ayant la plus faible intensité de carbone.

Des recherches préliminaires menées par l'APHO et l'Institut de recherche sur les transports et la logistique de l'Université McMaster indiquent que de nouveaux trajets et de nouveaux services de transport maritime à courte distance – comme la conteneurisation – servant de compléments aux services routiers et ferroviaires pourraient être repérés en réunissant davantage d'information.

«Nous croyons fermement, compte tenu de la capacité, de la disponibilité, de la rentabilité et du profil du transport maritime, qu'il faudrait utiliser davantage le transport maritime, dit M. Hamilton. Cependant, il faut fournir plus de données à l'industrie et aux gouvernements pour que tous comprennent où se situent les possibilités et comment créer des services pour en profiter.» 

and St. Lawrence Seaway being an integrated network. “For example, we pick up salt at one of the world’s largest mines and deliver it to more than 30 destinations, after which it’s trucked to its final delivery points,” he says. “If we green that network as much as possible using marine transportation, I think that would be a more important win for society.”

He also regards green shipping corridors as a place to showcase what the maritime industry has already been doing and what the industry can do, but he emphasizes that shipping more goods by water should be the starting point of discussions because it’s already the least carbon-intensive mode.

Preliminary research by HOPA and McMaster University’s MITL program indicates that new shortsea shipping routes and services, such as containerization, that complement road and rail services can be pinpointed with additional information.

“We firmly believe, based on the capacity, availability and cost-effectiveness and profile of marine that the logical answer is that more of these should move by marine, but we really need the data available to industry and governments for everyone to understand where the opportunities are and how to create services to take advantage of them,” Mr. Hamilton says. 



Port of Johnstown
Ontario, Canada



Toronto
→ 3.5 hours

Ottawa
→ 1 hour

Montreal
→ 2 hours

U.S.A.
→ 10 minutes

New York City
→ 6.5 hours

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com
 @portofjohnstown.com

Ottawa approves RBT2 mega-terminal project at Port of Vancouver

The Canadian government has given the green light to a controversial mega new container terminal project at Roberts Bank in the Port of Vancouver, but with several hundred severe legally-binding conditions to protect the environment. The announcement on April 20 ended a prolonged period of federal environmental assessment since 2013 during which environmental groups, First Nations and local communities have voiced strong concerns and opposition. Assuming other regulatory steps are soon completed (including approval from the British Columbia government itself), construction could begin on a new facility that could potentially be off and running within 10 years.

The \$3 billion Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) project proposed by the Vancouver Fraser Port Authority consists of an artificial peninsula (per photo) that would be adjacent to the present Deltaport. It will provide 2.4 million TEUs of additional container capacity annually.

“With 370 environmental protection measures that the port must meet, we have set a high bar for this project to proceed,” said Steven Guilbeault, Minister of the Environment and Climate Change. “For the first time ever, we are asking a proponent to put up \$150 million to guarantee the strict environmental conditions are met and habitats are protected for species such as the Western Sandpiper. Moreover, this decision is paired with massive government investment in the protection of species like Chinook salmon and endangered Southern resident killer whales.”

Mr. Guilbeault also affirmed: “This project will reduce the congestion of ships in the Vancouver area and, combined with substantial government investment, can be done in a way that protects vital local habitats.”

The conditions require the monitoring of noise levels to remain at or below a certain baseline level to protect the Southern Resident Killer whales and the installation of infrastructure to permit the safe passage of fish. Other measures include the creation of a marine mammals’ detection and response plan to protect marine mammals during construction.

“With this approval, we can advance one of Canada’s most important trade infrastructure projects to date, bolster our national supply-chain resilience, and deliver generational economic benefits for Canadians and Canadian businesses,” said Robin Silvester, president and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority (VFPA). 



Ottawa approuve le projet de méga-terminal RBT2 au port de Vancouver

Le gouvernement canadien a donné le feu vert à un projet controversé de méga-terminal à conteneurs à Roberts Bank, dans le port de Vancouver. Il a toutefois assorti son approbation de quelques centaines de conditions juridiquement contraignantes visant la protection de l’environnement. L’annonce en ce sens, faite le 20 avril, met fin à une période d’évaluation environnementale fédérale entamée en 2013. Des groupes environnementaux, des Premières Nations et des communautés locales avaient exprimé de vives inquiétudes et marqué leur opposition. En supposant que les autres étapes réglementaires seront menées à bien sous peu (y compris l’approbation par le gouvernement de la Colombie-Britannique), la nouvelle installation pourrait être en exploitation dans environ dix ans.

Le Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2), un projet de 3 milliards de dollars proposé par l’Administration portuaire Vancouver-Fraser, comprend une péninsule artificielle adjacente à l’actuel Deltaport. Il fournira une capacité conteneurs supplémentaire de 2,4 millions d’EVP par année.

«Avec les 370 mesures de protection environnementale que le port doit respecter, nous avons placé la barre haute pour que ce projet puisse aller de l’avant, a dit Steven Guilbeault, ministre de l’Environnement et du Changement climatique. Pour la toute première fois, nous demandons à un promoteur de mettre de côté 150 millions de dollars pour garantir que les conditions environnementales strictes sont satisfaites et que les habitats, comme celui du bécasseau d’Alaska, sont protégés. De plus, cette décision intervient parallèlement à un investissement gouvernemental massif dans la protection des espèces, comme le saumon quinnat et l’épaulard résident du Sud en voie de disparition.»

Par ailleurs, d’ajouter le ministre Guilbeault: «Ce projet réduira les engorgements de navires dans la région de Vancouver, et conjugué à un investissement important du gouvernement, il peut être mené à bien d’une manière qui protège les habitats locaux essentiels.»

Parmi les conditions, il faudra surveiller les niveaux de bruit afin qu’ils ne dépassent pas un certain seuil de base, afin de protéger l’épaulard résident du Sud, et il faudra installer une infrastructure permettant le passage des poissons en toute sécurité. Est aussi exigée la création d’un plan de détection des mammifères marins et d’intervention afin de les protéger pendant la phase de construction.

«Avec cette approbation, nous pouvons faire avancer un des plus importants projets d’infrastructure du commerce jusqu’à présent au Canada, renforcer la résilience de notre chaîne d’approvisionnement nationale et produire des retombées économiques générationnelles pour les Canadiens et les entreprises canadiennes», a dit Robin Silvester, PDG de l’Administration portuaire Vancouver-Fraser. 

Artistic rendering of Roberts Bank Terminal 2 in Delta.
Rendu artistique du terminal 2 de Roberts Bank à Delta.
©VFPA



65th Seaway navigation season opens amidst cautious optimism

La Voie maritime inaugure sa 65^e saison dans un climat d'optimisme prudent

©FRÉDÉRIQUE MÉNARD-AUBIN

From left to right: Maja Vodanovic, Mayor of the Borough of Lachine and member of the Executive Committee of the City of Montreal; Christopher Coes, Assistant Secretary Transportation Policy, US Department of Transportation; Dominic Rochon, Associate Deputy Minister, Transport Canada; Adam Tindall-Schlicht, Administrator, Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS); Terence F. Bowles, President and CEO, The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC); Danielle Lewis, Manager of Raw Materials, ArcelorMittal Dofasco; and Gregg A. Ruhl, President and CEO, Algoma Central Corporation.

De gauche à droite: Maja Vodanovic, mairesse de l'arrondissement de Lachine et membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal; Christopher Coes, sous-secrétaire responsable des politiques de transport aux États-Unis; Dominic Rochon, sous-ministre délégué Transports Canada; Adam Tindall-Schlicht, administrateur, Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS); Terence F. Bowles, président et chef de la direction, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL); Danielle Lewis, directrice Matières premières, ArcelorMittal Dofasco; et Gregg A. Ruhl, président et chef de la direction, Algoma Central Corporation.

Leo Ryan

Le secteur maritime était dignement représenté, le 22 mars à l'écluse de Saint-Lambert, lors de l'ouverture officielle de la 65^e saison de navigation commerciale sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Le soleil radieux s'accordait parfaitement avec le climat d'optimisme qui régnait malgré les défis persistants du contexte géopolitique et économique mondial.

L'année passée, 36,3 millions de tonnes de fret ont été transportées sur la voie navigable nord-américaine, soit 4,8 % de moins que l'année précédente. Les céréales, le minerai de fer et le charbon étaient en forte baisse. Ces trois produits comptent pour environ la moitié du trafic total sur la Voie maritime.

There was a full house of marine industry representatives in attendance at the St. Lambert Lock of the St. Lawrence Seaway when the 65th commercial navigation season opened on March 22. The bright sunshine on the occasion appeared to reflect a mood of optimism that prevailed despite the persistent global geopolitical and economic challenges.

The North American waterway handled 36.3 million tonnes of cargo last year, representing a 4.8% decline, with grain, iron ore and coal all well down from 2021. These three commodities account for about half of total Seaway traffic.

But analysts consider the spike in demand for grain and potash provoked by the war in Ukraine should continue to benefit Seaway shipments in 2023, while iron ore traffic is expected to rebound thanks to stronger trends in the automobile industry. In the long term, shippers are eyeing the potential of critical minerals for electric vehicle batteries as a significant sector of new business.

Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), and Adam Tindall-Schlicht, recently-appointed Administrator of the Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS), led off the opening ceremonies with upbeat speeches. They were joined by Transport Canada Associate Deputy Minister Dominic Rochon, and Christopher Coes, U.S. Assistant Secretary for Transportation Policy. Also in attendance was Gregg Ruhl, President and CEO of Algoma Central Corporation, owner of the **Captain Henry Jackman**, a Seaway-max bulk carrier built in 2021 and the first vessel to pass through the St. Lambert lock at the season opening.

“The St. Lawrence Seaway is a vital link in the North American supply chain, supporting industries, creating jobs and assisting with sustainable development”, said Mr. Bowles. “With its advanced technology, the Seaway provides a reliable transportation route for ships transiting the system carrying a wide range of commodities required by citizens on a daily basis.

“A few examples are grains for breads and pasta; iron ore and coal for steel used in vehicles and appliances; and cement for bridges and roads. We look forward to greater use of this marine corridor, and are optimistic about a strong start to the navigation season.”

Adam Tindall-Schlicht stressed: “As the binational waterway turns 65, it is resilient and ready for the future. New technologies, an exceptional reliability record and significant investments in infrastructure are enhancing efficiencies and keeping the Seaway safe and competitive. We look forward to robust international and domestic trade throughout the shipping season.”

The two Seaway agencies are involved in the marine industry’s joint undertaking to establish a Great Lakes-St. Lawrence Seaway System Green Shipping Corridor Network as announced by the Canadian and U.S. governments at the United Nations 27th conference on climate change (COP 27). “We are excited about the new economic and environmental opportunities that the Green Shipping Corridor will bring,” said Mr. Bowles.

For his part, Gregg Ruhl of Algoma Central Corporation recalled the major investments of half a billion dollars the carrier has made in recent years to modernize its fleets with fuel-efficient and environmentally-friendly vessels.

“Algoma’s fleet is prepared for another busy year,” he noted. “Our focus is to meet the marine transportation needs of today and of future generations by reducing our carbon footprint and delivering materials to support local and global economic activity. This would

Les analystes croient toutefois que la poussée de la demande de céréales et de potasse provoquée par la guerre en Ukraine devrait continuer de faire grimper les expéditions sur la Voie maritime en 2023. Et le volume de minerai de fer devrait rebondir compte tenu des tendances dans l’industrie automobile. Sur le long terme, les transporteurs entrevoient que les minéraux essentiels aux batteries des véhicules électriques pourraient devenir un créneau prometteur.

Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), et Adam Tindall-Schlicht, récemment devenu administrateur de la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS), ont donné le ton en prononçant d’emblée des discours résolument positifs. Ils étaient accompagnés de Dominic Rochon, sous-ministre délégué de Transports Canada, et de Christopher Coes, sous-secrétaire responsable des politiques de transport aux États-Unis. Était aussi présent Gregg Ruhl, PDG de l’Algoma Central Corporation, propriétaire du **Captain Henry Jackman**, un vraquier Seawaymax construit en 2021, qui était le premier navire à franchir l’écluse de Saint-Lambert cette saison.

«La Voie maritime du Saint-Laurent constitue un lien essentiel de la chaîne d’approvisionnement en Amérique du Nord, qui soutient les industries, crée des emplois et contribue au développement durable, a indiqué M. Bowles. Grâce à sa technologie évoluée, la Voie maritime offre une voie de transport fiable pour les navires qui utilisent le réseau afin de transporter une vaste gamme de produits de base que nos concitoyens utilisent au quotidien.

«Par exemple les céréales, utilisées pour le pain et les pâtes, le minerai de fer et le charbon qui servent à fabriquer l’acier pour les véhicules et les électroménagers, le ciment pour les ponts et les routes. Nous souhaitons que ce corridor maritime soit de plus en plus utilisé, et cet excellent début de saison nous remplit d’optimisme.»

Et d’ajouter Adam Tindall-Schlicht: «La voie navigable binationale a 65 ans cette année et elle est toujours aussi résiliente et prête pour l’avenir. Les nouvelles technologies, une fiabilité exceptionnelle et des investissements importants dans les infrastructures permettent à la Voie maritime de réaliser des gains d’efficacité tout en continuant d’être sécuritaire et concurrentielle. Nous sommes impatients d’entreprendre cette nouvelle saison très prometteuse sur le plan du commerce international et national.»

Les deux entités de la Voie maritime participent à l’initiative commune de l’industrie maritime visant à créer un réseau de corridors de navigation verts dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Les gouvernements du Canada et des États-Unis avaient annoncé ce projet à la 27^e Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP 27). «Nous envisageons avec beaucoup d’enthousiasme les nouvelles possibilités économiques et environnementales qui seront créées par le corridor de transport écologique», a dit M. Bowles.

Pour sa part, M. Ruhl a rappelé les investissements d’un demi-milliard de dollars qu’Algoma a consentis ces dernières années pour moderniser ses flottes en y intégrant des navires moins énergivores et plus écologiques.

«La flotte d’Algoma est prête pour une nouvelle année bien remplie, a-t-il dit. Nous nous efforçons de répondre aux besoins

actuels de transport maritime et à ceux des générations futures en réduisant notre empreinte carbone et en transportant des matériaux pour soutenir l'activité économique locale et mondiale. Tout cela ne serait pas possible sans nos marins, et je souhaite une bonne saison à nos équipages, ainsi que des vents et une mer favorables.»

M. Ruhl a aussi souligné le succès du programmes pilote prolongeant la saison de navigation sur le canal Welland, exprimant l'espoir qu'une telle initiative augmentant la capacité d'action des armateurs soit à l'avenir lancée dans la section Montréal-lac Ontario au vu des changements climatiques. **M**

not be possible without our seafarers, and I wish our crews a safe season, fair winds and following seas.”

Mr. Ruhl also commended the success of the pilot program extending the navigation season on the Welland Canal – and expressed the hope that such an initiative bolstering the payload for ship owners would be implemented in the future to the Montreal-Lake Ontario (MLO) section in response to climate change developments. **M**

Site for Port of Vancouver shortsea project mired in controversy

Polémique sur le site du projet du Port de Vancouver pour le transport maritime à courte distance

Panoramic view of the Fraser River waters adjacent to the municipality of Richmond.

Vue panoramique des eaux du fleuve Fraser adjacentes à la municipalité de Richmond.

©DREAMSTIME

Colin Laughlan

Les projets du Port de Vancouver en matière de transport à courte distance dans la région – en particulier le transport de conteneurs par barges – ont fait l'objet de nombreuses études et entraîné des millions de dollars de dépenses. Quand ils ont été annoncés, certains acteurs clés de l'industrie les ont accueillis plutôt froidement.

Le communiqué que le Port a transmis en janvier à ses partenaires de l'industrie décrit la première initiative concrète en vue de réaliser un concept qui depuis presque deux décennies ne parvient pas à prendre de l'élan. La plus récente proposition vise un site sur le bas fleuve Fraser où serait aménagé un dépôt de barges multi-utilisateurs qui pourrait procurer «des gains en efficacité dans la façon dont les conteneurs chargés ou vides sont transportés et gérés dans la région métropolitaine de Vancouver tout en réduisant les impacts environnementaux du trafic de conteneurs».

Le Port a annoncé que le site choisi est un terrain du gouvernement fédéral sur le fleuve Fraser, dans la municipa-

After multiple studies and millions of dollars spent, a long-awaited announcement by the Port of Vancouver on regional shortsea shipping plans – container barging specifically – has received underwhelming support from some key industry stakeholders.

The Port's communicate to industry partners in January this year contains the first concrete initiative to advance a concept that has failed to gain momentum for nearly two decades. The latest proposal is a site on the lower Fraser River for a common-user barge depot that “can drive efficiencies in the way both laden and empty containers are transported and managed in Metro Vancouver while reducing the environmental traffic impacts of containerized trade.”

Along with the selected site – federal government land managed by the Port on the Fraser River in the municipality of Richmond – the Port authority also announced it had appointed DP World, one of the Port's two tenant con-

tainer terminal operators, to advise on the design and operating model for the depot. It noted the company's extensive shortsea shipping experience in Europe where it operates a dozen short sea facilities in five countries. Locally, DP World operates the only commercial container barge service connecting the Port of Nanaimo on Vancouver Island with its Centerm terminal in downtown Vancouver and its Fraser Surrey Docks terminal on the Fraser River – a short distance across the River from the proposed Richmond site.

However, criticism of the plan has ranged from the actual site location to the process involved in its selection.

As early as 2005, a pre-feasibility report by a consulting team at NovaCorp International concluded that "intraregional short sea container shipping in Greater Vancouver offers promising, commercially viable, private sector opportunities in the short to medium term for specific short sea container terminal locations on the Fraser River." The report notes that among the Port of Vancouver's existing ocean container terminals on Vancouver's Inner Harbour, Fraser Surrey Docks, and Deltaport, a minimum route volume on the Fraser River would need 200 containers per round trip moving 20,000 to 40,000 containers annually to make the venture commercially viable. Those economic metrics have remained roughly the same throughout subsequent research projects.

In 2019, the Port of Vancouver received National Trade Corridor funding of \$1.6 million to explore shortsea shipping options further. That year, a delegation consisting of representatives from the Vancouver Fraser Port Authority, Transport Canada, and the British Columbia Ministry of Transportation and Infrastructure visited U.S. east coast ports in New York and Virginia, and several European ports in Germany, Belgium and the Netherlands.

As noted in a final report produced in 2019 by Cascadia Strategy Consulting Partners for the Port and Transport Canada, the government delegation made the decision to develop the Richmond site as "a common-user expansion terminal" for the Port's four ocean container terminals. Moreover, the Cascadia report also noted that container traffic from the Port of Nanaimo could add an additional short sea shipping route to the Fraser River, increasing the feasibility of the Expansion Terminal on the River. Further, "it could also enable Nanaimo to serve as a staging point for intermodal cargo destined inland within North America."

Port Kells versus Richmond

However, the Cascadia study suggested Port Kells in the municipality of Surrey – a location "as far up-River as possible" which "could reduce truck traffic in the Lower Mainland by 12.5-million kilometres annually and result in \$11 million annually in environmental and social benefits, as well as significant economic development in the area." The Richmond site has been criticized both as a government project that may require ongoing subsidization to be sustainable – a risk identified

lité de Richmond, qui est géré par le Port. Le Port a aussi indiqué qu'il avait désigné DP World, un de ses deux locataires exploitant des terminaux à conteneurs, pour le conseiller sur la conception et le modèle d'exploitation du dépôt. Il faisait valoir que DP World possède une vaste expérience du transport maritime à courte distance en Europe, où elle exploite des installations connexes dans cinq pays. Ici, DP World exploite le seul service commercial de chalands reliant le Port de Nanaimo sur l'île de Vancouver et son terminal Centerm au centre-ville de Vancouver à son terminal Fraser Surrey Docks sur le fleuve Fraser, non loin du site proposé de Richmond, de l'autre côté du fleuve.

Le plan a suscité des critiques tant pour le site choisi que pour le processus ayant mené à son choix.

En 2005, un rapport de préféabilité produit par une équipe de consultants de NovaCorp International concluait que le transport à courte distance de conteneurs au sein de la région du Grand Vancouver offrait des possibilités prometteuses et commercialement viables au secteur privé, à court terme et à moyen terme, avec des terminaux situés à des endroits précis sur le fleuve Fraser. Le rapport estimait que pour les actuels terminaux à conteneurs océaniques de l'arrière-port de Vancouver, Fraser Surrey Docks et Deltaport, il faudrait prévoir un volume d'au moins 200 conteneurs par trajet aller-retour et de 20 000 à 40 000 conteneurs par année pour assurer la viabilité commerciale. Ces paramètres économiques sont restés à peu près les mêmes d'un projet de recherche à l'autre.

En 2019, le Port de Vancouver a reçu 1,6 million de dollars du Fonds national des corridors commerciaux pour explorer plus avant les options en matière de transport maritime à courte distance. Cette année-là, une délégation comprenant des représentants de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser, de Transports Canada et du ministère des Transports et de l'Infrastructure de Colombie-Britannique a visité des ports des États de New York et de Virginie ainsi que des ports en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas.

Comme l'indiquait un rapport produit en 2019 par la firme-conseils Cascadia pour le Port et Transports Canada, la délégation a pris la décision de créer sur le site de Richmond un terminal multi-usagers en complément des quatre terminaux à conteneurs océaniques du Port. Le rapport avançait en outre que le trafic de conteneurs du Port de Nanaimo pourrait ajouter une route de transport maritime à courte distance jusqu'au fleuve Fraser, ce qui augmenterait la faisabilité du terminal sur le fleuve. En outre, «il pourrait aussi permettre à Nanaimo de servir de relais pour le fret intermodal à destination de l'intérieur de l'Amérique du Nord».

Port Kells ou Richmond

Cependant, l'étude de Cascadia suggérait comme site Port Kells, dans la municipalité de Surrey, un lieu «aussi loin que possible en amont sur le fleuve» qui «pourrait réduire de 12,5 millions de kilomètres par année le trafic de camions dans la vallée du bas Fraser et apporter pour 11 millions de dollars par année d'avantages environnementaux et sociaux tout en engendrant un important développement économique dans le secteur». Le site de Richmond était critiqué d'une part comme projet gouvernemental dont la viabilité pourrait dépendre de subventions persistantes – risque qui était relevé dans l'étude de Cascadia – et d'autre part comme lieu à une distance non optimale en amont sur le Fraser pour maximiser la valeur du projet.

Pour Chris Funk, directeur général de Pacific Coast Distribution Ltd., une entreprise de camionnage et de logistique située près de Port Kells, le site de Richmond «n'a pas de sens si vous voulez retirer des camions de la route». Il ajoute que de son point de vue, la façon dont le port fonctionne fait sourciller, car il dicte sa volonté aux autres. M. Funk critique aussi le rôle de DP World comme conseiller du port pour le projet. Il note qu'il s'agit d'une entreprise non canadienne, une multinationale, qui utilise des installations du gouvernement à des fins privées.

Le directeur général de l'association BC Trucking, Dave Earl, est du même avis que M. Funk au sujet du choix du site: «Nous ne sommes pas opposés au transport maritime à courte distance. Cependant, l'association a pour principe fondamental que le gouvernement n'a pas à octroyer des subventions au titre de la régulation de l'économie.»

L'année passée, la société GCT Global Container Terminals a adressé une lettre aux organismes fédéral et provincial d'évaluation environnementale indiquant qu'elle renonçait à une option prévue d'inclure un poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance dans le cadre de son projet d'expansion à Deltaport. Elle affirmait qu'elle pourrait évaluer la viabilité économique et les aspects réglementaires du transport maritime uniquement une fois que les règles auraient été clairement définies et «après qu'une vision du transport maritime à courte distance aura été formulée et mise en œuvre par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et Transports Canada, entre autres».

Dans une déclaration écrite remise au *Maritime Magazine*, Marko Dekovic, vice-président aux affaires gouvernementales de GCT, exprimait une déception: «Nous serions heureux, de concert avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, d'aider à cerner des moyens dont le transport maritime à courte distance pourrait bien servir le portail. Toutefois, d'après ses plus récentes communications sur le sujet, il semble que l'administration portuaire a déjà choisi le partenaire pour ce site potentiel sans recourir à un processus d'approvisionnement ou autre processus collaboratif et inclusif.» **M**

in the Cascadia study – as well as a sub-optimal distance up the Fraser River to maximize the project's value.

For Chris Funk, General Manager of Pacific Coast Distribution Ltd., a trucking and logistics company located near Port Kells, the Richmond site “doesn't make sense if you want to take trucks off the road. The whole port system from our perspective raises a lot of eye-brows – just how they dictate for everybody else.”

Mr. Funk was also critical of DP World's role as project advisor to the Port. “When you have a non-Canadian company, a multinational company, that's utilizing government's facility for private business – it seems disingenuous as well,” he said.

BC Trucking Association Executive Director, Dave Earl, echoed Mr. Funk's view of the site selection. “We're not opposed to shortsea shipping,” he said. “But it's a core principle of the Association that government doesn't get involved in levels of subsidies in terms of economic regulation.”

Last year, GCT Global Container Terminals, in a letter to the federal and B.C. Environmental Assessment agencies, withdrew a planned option for a shortsea shipping berth as part of its currently proposed fourth berth expansion at Deltaport. The company said it could only address the economic viability and relevant regulatory issues of shortsea shipping after the rules had been clearly defined and “once a vision for SSS is created and implemented by the Vancouver Fraser Port Authority and Transport Canada, among others.”

In a written statement to *Maritime Magazine*, Marko Dekovic, GCT's Vice President of Government Affairs, said: “We would love to be involved in identifying ways with the supply chain partners on how shortsea shipping may enhance the gateway. But, based on the Port Authority's most recent communication update on shortsea shipping, it appears they have already determined the partner for this potential site, without undertaking any procurement or collaborative, inclusive process.” **M**



Connecting Vancouver Island's economy to the world with two deep sea terminals.

- Short-sea shipping with capacity to handle containers, bulk, break bulk, heavy lift and project cargoes plus, since March 2019, auto carriers.
- Enhanced infrastructure providing versatility and efficiencies for diverse cargo solutions and to meet a growing container business.



[Duke Point Terminal]



[Duke Point Terminal]



[Nanaimo Assembly Wharf]

Servicing Vancouver Island

 @portnanaimo

250-753-4146 ext.229

www.npa.ca

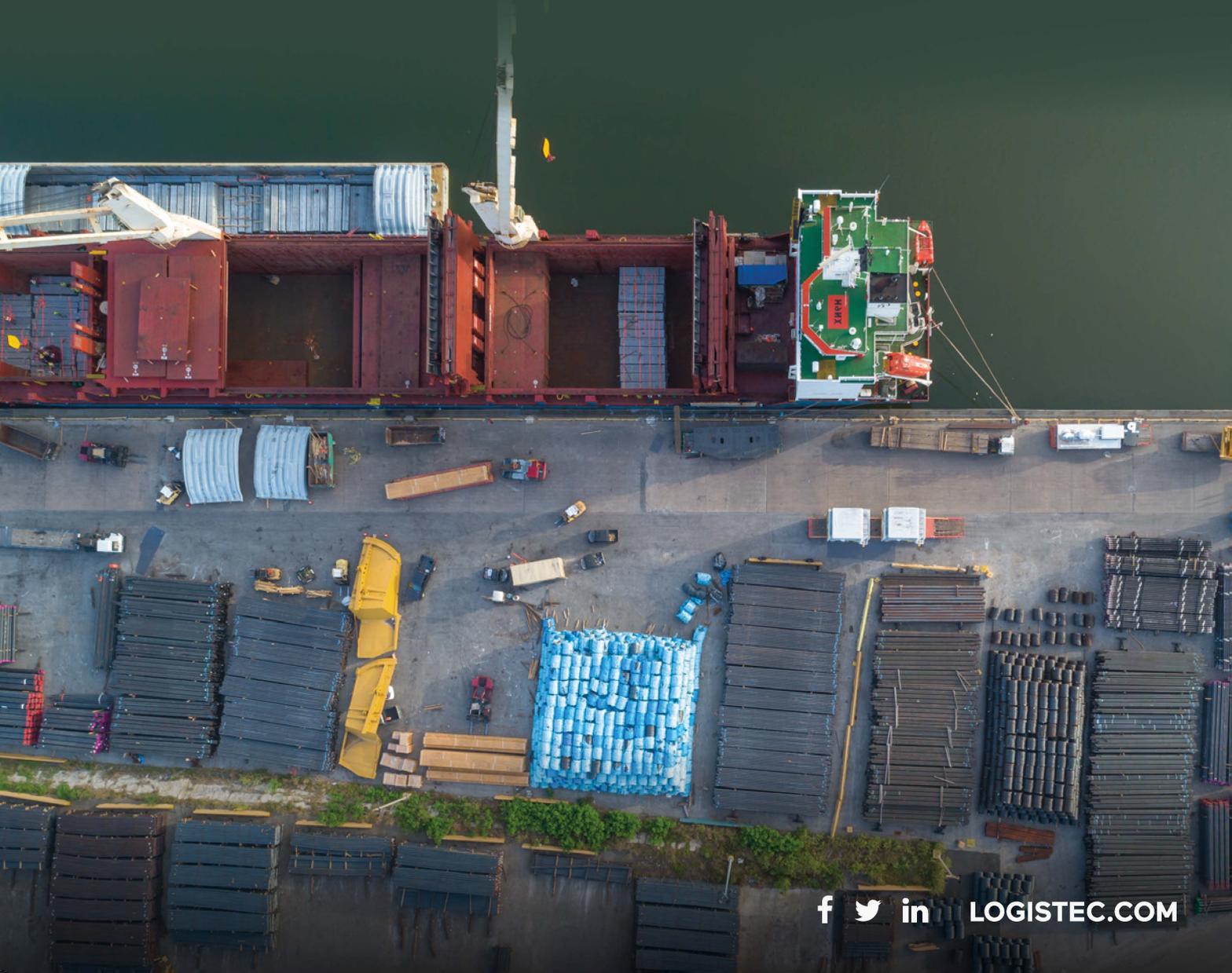
LOGISTEC

Votre accès à un vaste réseau de terminaux portuaires et une expertise approfondie de la manutention de marchandises

Your access to an extensive network of port terminals and in-depth cargo handling expertise

90 terminaux
terminals

60 ports
ports



JOURNAL

LOGISTEC complète l'acquisition de la filiale de terminaux de Fednav

LOGISTEC Arrimage inc., une filiale de LOGISTEC Corporation, un important fournisseur de services maritimes et environnementaux en Amérique du Nord, a annoncé le 3 avril qu'elle a complété l'acquisition de la division des terminaux maritimes canadiens et américains de Fednav, y compris Federal Marine Terminals Inc. et la division logistique, Fednav Direct (collectivement, «FMT»), pour un prix d'achat de 105 millions \$ US, sous réserve des ajustements habituels.

Cette transaction permet à LOGISTEC de renforcer sa présence au Canada et aux États-Unis et d'ajouter une expertise spécialisée à son offre de service.

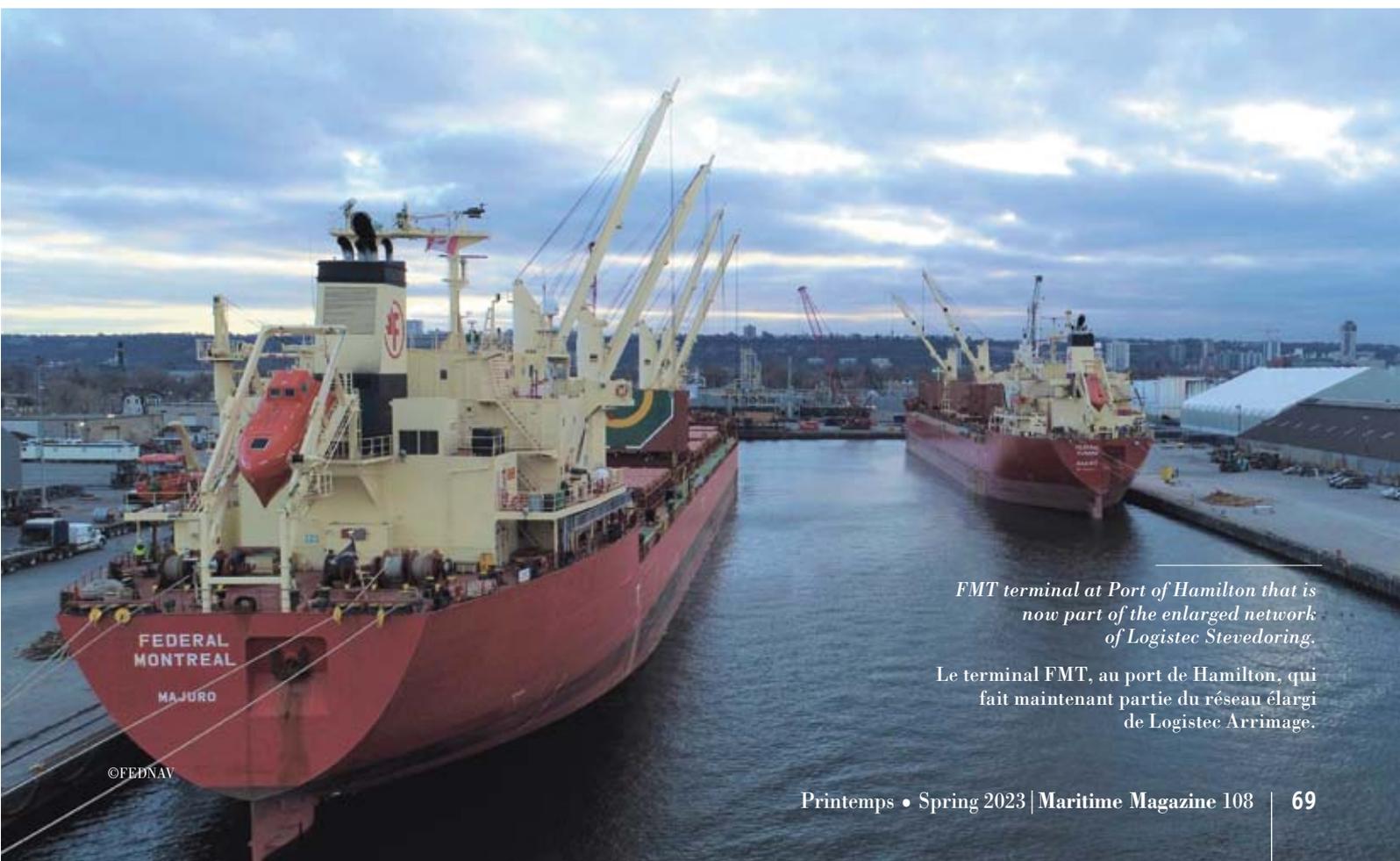
FMT exploite des terminaux portuaires au Canada et aux États-Unis depuis plus de cinq décennies. Reconnue comme un chef de file de l'industrie des activités de terminaux maritimes, elle fournit des services d'arrimage, de manutention et d'entreposage pour le

LOGISTEC completes acquisition of Fednav's terminal division

LOGISTEC Stevedoring Inc., a subsidiary of LOGISTEC Corporation, a leading North American marine and environmental services provider, announced on April 3 that it has completed the acquisition of the Canadian and U.S. marine terminal business of Fednav, including Federal Marine Terminals, Inc. and the logistics division, Fednav Direct (collectively FMT), for a purchase

price of US\$105 million, subject to customary adjustments. The transaction has allowed LOGISTEC to strengthen its presence in Canada and the United States and add specialized expertise to its service offering.

FMT has operated terminal facilities at ports in Canada and the United States for over five decades. Recognized as an industry leader in marine terminal



FMT terminal at Port of Hamilton that is now part of the enlarged network of Logistec Stevedoring.

Le terminal FMT, au port de Hamilton, qui fait maintenant partie du réseau élargi de Logistec Arrimage.

operations, it provides stevedoring, handling and warehousing services for bulk, containerized, project cargo, and general cargo. FMT also offers value-added on-carriage services, inventory management, and 24/7 inland cargo transportation in Canada and the United States.

For the year ended December 31, 2022, FMT generated revenue of US\$89.8 million (approximately CA\$116.8 million) with gross margins comparable to LOGISTEC's marine segment.

The addition of 11 terminals represents a major expansion of LOGISTEC's network, bringing its total to 90 terminals in 60 ports across North America. The combined network will provide strategic gateways for existing and future customers, allowing LOGISTEC to gain an important foothold in the Great Lakes region and access prime locations in the U.S. Gulf and East Coast regions.

«We are delighted to welcome FMT to continue to grow together across Canada and the USA,» said Madeleine Paquin, President and CEO of LOGISTEC. LOGISTEC and FMT have had a long-standing business relationship for decades and joining forces is

a natural fit, as we share the same values. The combined capabilities and expertise of both organizations will create solid synergies to deliver operational excellence to marine shippers across North America.»

«LOGISTEC, a company with cargo handling as its core business, will ensure FMT's ongoing success and growth, stated Paul Pathy, Fednav's President and CEO. In the coming years, Fednav will focus on its pure-play shipping business and continue its expansion journey. Known to innovate and provide the highest standard of service for over 75 years, Fednav has an exciting new chapter ahead.»

«As part of LOGISTEC's ambitious strategic plan to expand its marine services both geographically and operationally, this acquisition will allow us to gain a footprint in new markets in Canada and the USA,» added Rodney Corrigan, President of LOGISTEC Stevedoring Inc. «Our customers will benefit from a large and efficient network, as well as strong expertise from the FMT team, and together, we will continue to offer quality service to contribute to a safe, reliable supply chain.»



vrac, les conteneurs, les cargaisons de projet et les marchandises générales. FMT offre également des services à valeur ajoutée de transport à bord, de gestion des stocks et de transport terrestre de marchandises 24 h/24 et 7 j/7 au Canada et aux États-Unis.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, FMT a généré des produits de 89,8 millions \$ US (approximativement 116,8 millions \$ CA) avec des marges brutes comparables au secteur des services maritimes de LOGISTEC.

L'ajout de 11 terminaux représente une expansion majeure du réseau de LOGISTEC, portant celui-ci à 90 terminaux dans 60 ports en Amérique du Nord. Le réseau ainsi combiné offrira des portes d'entrée stratégiques aux clients actuels et futurs, permettra à LOGISTEC d'accroître sa présence dans les Grands Lacs et d'accéder à des emplacements de choix sur la côte américaine du golfe du Mexique et la côte est des États-Unis.

«Nous sommes ravis d'accueillir FMT pour poursuivre notre croissance ensemble au Canada et aux États-Unis,» a déclaré Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de LOGISTEC. «LOGISTEC et FMT entretiennent une relation d'affaires depuis des décennies et elles partagent les mêmes valeurs, de sorte qu'il était naturel d'unir

nos forces. Les compétences et l'expertise combinées des deux organisations créeront de solides synergies pour offrir l'excellence opérationnelle aux sociétés de transport maritime à travers l'Amérique du Nord.»

«LOGISTEC, une entreprise dont l'une des principales activités est la manutention de cargaisons, assurera le succès et la croissance continue de FMT,» a déclaré Paul Pathy, président et chef de la direction de Fednav. «Dans les années à venir, Fednav se concentrera sur ses activités de transport maritime et poursuivra son expansion. Connue pour son innovation et l'excellence de son service depuis plus de 75 ans, Fednav amorce un nouveau chapitre passionnant.»

«Dans le cadre du plan stratégique ambitieux de LOGISTEC visant à étendre nos services maritimes tant sur le plan géographique qu'opérationnel, cette acquisition nous permettra de pénétrer des nouveaux marchés au Canada et aux États-Unis,» a ajouté Rodney Corrigan, président de LOGISTEC Arrimage inc. «Nos clients bénéficieront d'un vaste réseau efficace ainsi que de la solide expertise de l'équipe de FMT et, ensemble, nous continuerons à offrir un service de qualité pour contribuer à une chaîne d'approvisionnement fiable et durable.»



Chantier Davie formally admitted as third strategic partner of Canada's National Shipbuilding Strategy

Following years of delays and lobbying, Chantier Davie at Lévis, Quebec has been officially integrated into the multi-billion dollar national ship procurement plan built around the urgent needs to modernize the Canadian Coast Guard and Royal Canadian

Navy fleets. At a special event staged on April 13 at the shipyard, Prime Minister Trudeau announced the federal government has reached an agreement with Chantier Davie for the shipyard to become the third strategic partner under the more

Chantier Davie officiellement admit comme troisième partenaire de la Stratégie nationale de construction navale du Canada

Après des années de retards et de lobbying, le Chantier Davie de Lévis, au Québec, a été officiellement intégré au plan national d'acquisition de navires de plusieurs milliards de dollars, conçu en fonction des besoins urgents de modernisation des flottes de la Garde

côtière canadienne et de la Marine royale canadienne. Lors d'un événement spécial organisé le 13 avril au chantier naval, le premier ministre Trudeau a annoncé que le gouvernement fédéral avait conclu une entente avec Chantier Davie pour que le chantier



©DAVIE

Alex Vicefield, Chairman and CEO of the Inoceca Group, shares a moment with Prime Minister Justin Trudeau at the Chantier Davie.

Alex Vicefield, PDG du groupe Inoceca, et le premier ministre Justin Trudeau, au Chantier Davie.



©KEVIN DOUGHERTY

devienne le troisième partenaire stratégique dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), qui existe depuis plus de dix ans.

De l'avis des observateurs de l'industrie, Davie obtient ainsi la reconnaissance qu'elle mérite après avoir réalisé d'excellentes performances en matière de livraison de navires et de contrats d'entretien dans le cadre d'opérations restructurées au cours des dernières années. Un autre facteur positif probable est la convention collective à long terme – qualifiée de «sans précédent» – conclue en avril 2022 avec les travailleurs de la production du chantier naval. En vigueur jusqu'au 30 juin 2030, elle assure la stabilité et la prévisibilité de la main-d'œuvre alors que Davie poursuit sa croissance. En revanche, les deux autres partenaires de la SNCN, Irving Shipbuilding et Seaspan Shipyards, ont connu des problèmes techniques et des

retards de livraison sur certains contrats.

«Notre partenariat stratégique avec Chantier Davie aidera à faire en sorte que notre Garde côtière soit appuyée par des navires modernes fabriqués au Canada afin qu'elle puisse continuer de sauver des vies, de protéger nos eaux et de protéger l'environnement, a déclaré M. Trudeau. Cela aidera également à renforcer l'industrie maritime de calibre mondial du Canada et à créer de bons emplois pour la classe moyenne, ici même au Québec.»

M. Trudeau a indiqué que les négociations peuvent maintenant commencer pour les contrats qui comprennent la construction de six brise-glaces et d'un brise-glace polaire pour la Garde côtière canadienne. Avec ce dernier développement, le gouvernement fédéral a engagé l'équivalent de 8,5 milliards de dollars en contrats pour la Davie.

than decade-old National Shipbuilding Strategy (NSS).

In the view of industry observers, Davie, thus, wins the recognition it deserves after a strong performance in vessel delivery and maintenance contracts under restructured operations in the past few years. Another likely positive factor was the long-term collective agreement – hailed as “unprecedented” – reached in April 2022 with the shipyard production workers. In effect until June 30, 2030, it provides labor stability and predictability as Davie pursues its growth. On the other hand, the other two NSS partners, Irving Shipbuilding and Seaspan Shipyards, have had technical issues and delivery delays on certain contracts.

“Our strategic partnership with Chantier Davie will help ensure our Coast Guard is supported by modern,

made-in-Canada vessels so it can continue to save lives, keep our waters secure, and protect the environment,” Mr. Trudeau said. “This will also help strengthen Canada’s world-class marine industry and create good middle-class jobs, right here in Quebec.”

Mr. Trudeau indicated that negotiations can now begin for contracts that include the construction of six icebreakers and one polar icebreaker for the Canadian Coast Guard. With this latest development, the federal government has committed the equivalent of \$8.5 billion in contracts for Davie.

Visibly pleased by what has occurred, François Legault, Premier of Québec, hailed “a great day for all of Québec.”

While qualifying it as “a win, win, win for everybody,” he said the quality of the Davie shipyard workers has

played a vital role. "You are the best!" he exclaimed.

Premier Legault confirmed that the Québec government will be investing \$519 million to modernize the shipyard's installations to "ensure its growth."

When work on contracts reach a peak in the coming years, at least 1,800 jobs will be created, he said. The shipyard presently employs nearly 1,000 workers.

«Since 2015, our government has supported workers at Chantier Davie by awarding more than \$2 billion in contracts to refurbish Canadian Coast Guard icebreakers and ships," noted Jean-Yves Duclos, federal Minister of Health.

World markets on horizon

Quebec Economy Minister, Pierre Fitzgibbon, recalled that since its creation in 1825 the shipyard at Lévis has completed contracts on 700 vessels. And he stressed that the big financial support pledged by the Quebec government amounted to investments in productivity that will position Davie to capture new business not only in Canada but in foreign countries.

The potential broader horizon was also evoked in comments by Alex Vicefield, Chairman and CEO of Inoce Group, parent company of Davie.

"In 2012, we took over a sleeping giant," Mr. Vicefield said, and transformed Davie into a world class facility, as illustrated by its on-budget, on-time conversion of a combat support vessel, the **Astérix**, for the Canadian navy.

In Mr. Vicefield's view, Davie has set "new shipbuilding

standards in the last 10 years" which are now recognized by the Canadian government.

He then stressed that a major objective was to develop business beyond Canada – an apparent reference to the announcement in late March that Chantier Davie is exercising an option to eventually purchase Finland's Helsinki Shipyard. Such a transaction would establish an international hub for Arctic shipbuilding.

James Davies, President and CEO, Chantier Davie Canada Inc., was similarly bullish on the future.

"This historic agreement puts the 'National' in National Shipbuilding Strategy," he said. "The federal government deserves much credit. Together, we will bridge a strategic shipbuilding gap and create guaranteed capacity for future fleet renewal at Canada's largest shipbuilder.

"It is an acknowledgment of everything Davie has achieved over the past decade, our expertise, and the quality of our Quebec-based workforce. We can now get to work delivering the icebreakers Canada urgently needs to meet its growing responsibilities as an international Arctic presence, while fulfilling its critical southern wintertime mission to keep our economy flowing.

We also commend the Government of Quebec for supporting our journey to become one of the world's most advanced shipbuilding facilities. The NSS will be a springboard to create an internationally competitive shipbuilding hub in Quebec." 

Visiblement heureux de ce qui s'est passé, François Legault, premier ministre du Québec, a salué «un grand jour pour tout le Québec».

Tout en le qualifiant de «gagnant, gagnant, gagnant pour tout le monde», il a dit que la qualité des travailleurs du chantier Davie a joué un rôle essentiel. «Vous êtes les meilleurs!», s'est-il exclamé.

Le premier ministre Legault a confirmé que le gouvernement du Québec investira 519 millions de dollars pour moderniser les installations du chantier afin d'assurer sa croissance.

Lorsque les contrats atteindront leur apogée dans les années à venir, au moins 1800 emplois seront créés, a-t-il déclaré. Le chantier naval emploie actuellement près de 1000 travailleurs.

«Depuis 2015, notre gouvernement appuie les travailleurs de Chantier Davie en octroyant des contrats de plus de 2 milliards de dollars pour remettre à neuf les brise-glaces et les navires de la Garde côtière canadienne», a souligné Jean-Yves Duclos, ministre fédéral de la Santé.

Les marchés mondiaux à l'horizon

Le ministre de l'Économie du Québec, Pierre Fitzgibbon, a rappelé que depuis sa création en 1825, le chantier naval de Lévis a conclu des contrats sur 700 navires. Et il a souligné que le soutien financier important promis par le gouvernement du Québec équivalait à des investissements dans la productivité qui permettront à la Davie d'attirer de nouvelles entreprises non seulement du Canada, mais aussi de l'étranger.

Les commentaires d'Alex Vicefield, président et chef de la direction d'Inoce Group, société mère de Davie, évoquent également cet horizon plus large.

«En 2012, nous avons pris le contrôle d'un géant endormi, a déclaré M. Vicefield, et nous avons transformé la Davie en une installation de calibre mondial, comme en témoigne sa conversion à temps et dans le respect du budget d'un porte-conteneurs en un navire de soutien au

combat, l'**Astérix**, pour la Marine canadienne.»

Selon M. Vicefield, la Davie a établi «de nouvelles normes de construction navale au cours des 10 dernières années» qui sont maintenant reconnues par le gouvernement canadien.

Il a ensuite souligné que l'un des principaux objectifs était de développer les affaires au-delà du Canada – une référence apparente à l'annonce à la fin de mars selon laquelle Chantier Davie exercerait une option pour acheter le chantier naval finlandais Helsinki Shipyard. Une telle transaction créerait une plaque tournante internationale pour la construction navale dans l'Arctique.

James Davies, président et chef de la direction de Chantier Davie Canada Inc., était lui aussi optimiste pour l'avenir.

«Cette entente historique place le "national" dans la Stratégie nationale de construction navale, a-t-il dit. Le gouvernement fédéral mérite beaucoup de crédit. Ensemble, nous comblerons une lacune stratégique en matière de construction navale et nous créerons une capacité garantie pour le renouvellement de la flotte du plus grand constructeur naval du Canada.

«C'est une reconnaissance de tout ce que la Davie a accompli au cours de la dernière décennie, de notre expertise et de la qualité de notre main-d'œuvre québécoise. Nous pouvons maintenant nous atteler à la livraison des brise-glaces dont le Canada a besoin de toute urgence pour assumer ses responsabilités croissantes en tant que présence internationale dans l'Arctique, tout en accomplissant sa mission hivernale cruciale dans le Sud pour maintenir notre économie en mouvement.

«Nous félicitons également le gouvernement du Québec d'avoir appuyé notre démarche pour devenir l'une des installations de construction navale les plus avancées du monde. La SNCN sera un tremplin pour créer une plaque tournante de la construction navale concurrentielle à l'échelle internationale au Québec.» 



©BMI GROUP

From left to right: Paul Veldman, Managing Partner of BMI Group, and Chief Marcus Hardy, Red Rock Indian Band.

À gauche, Paul Veldman, directeur associé, BMI Group, et à droite, chef Marcus Hardy, Red Rock Indian Band.

Partenariat avec les Premières Nations pour un port de fret lourd sur le lac Supérieur

Le port de marchandises lourdes le plus au nord des Grands Lacs, Red Rock, est développé en partenariat avec le Groupe BMI et la communauté indienne de Red Rock après la signature d'un protocole d'entente. Red Rock se trouve à environ 110 km au nord-est de Thunder Bay sur le lac Supérieur.

Autrefois une ville achalandée par le bois et les scieries, Red Rock devient un centre de loisirs et de transport stratégique dynamique dans le nord de l'Ontario.

«Nous avons la capacité, nos gens ont la capacité, et nous voulons les faire briller; nous voulons donner aux gens une bonne vie», a déclaré le chef Marcus Hardy, Red Rock Indian Band.

«Le site de Red Rock Mill est bien connu pour son histoire industrielle, mais nous aimerions maintenant tourner la page et travailler avec la communauté indienne de Red Rock pour créer d'autres possibilités pour la région», a déclaré Paul Veldman, associé directeur de BMI.

La Red Rock Integrated Marine Supply Chain, RRIM SC, est un partenariat entre le BMI Group et la communauté indienne de Red Rock pour relier la voie navigable des Grands Lacs à l'infrastructure de transport existante, du port de Red Rock jusqu'à la route transcanadienne et le corridor d'infrastructure communautaire du Nord.

First Nations heavy-cargo port partnership on Lake Superior

The northernmost heavy-cargo port on the Great Lakes, Red Rock, is being developed in partnership with the BMI Group and the Red Rock Indian Band following the recent signature of a memorandum of understanding. Red Rock is about 110 km northeast of Thunder Bay on Lake Superior.

Once a busy timber and mill town, Red Rock is emerging as a dynamic recreational and strategic transportation hub in northern Ontario.

«We have the capacity, our people have the capability, and we want to make them shine; we want to give

people a good life,» said Chief Marcus Hardy, Red Rock Indian Band.

«The Red Rock Mill site is well known for its industrial history, but now we would like to turn the page and work with the Red Rock Indian Band to create other opportunities for the region,» said Paul Veldman, BMI Managing Partner.

The Red Rock Integrated Marine Supply Chain, RRIM SC, is a joint partnership between the BMI Group and the Red Rock Indian Band to connect the Great Lakes waterway to existing transportation infrastructure from the Red Rock port through

to the Trans-Canada Highway and the northern Community Infrastructure Corridor.

“The partnership brings together one of the Netherlands’ premier custom shipbuilders, Neptune Marine and our partnership experience with HOPA Ports in Niagara to develop a uniquely efficient and robust shipping and transload solution purpose-built to support the mining, First Nations, and heavy industry needs of

Northern Ontario,” stated BMI Group.

“From the North to the BMI multimodal hub in Niagara and from the Niagara to the North, this is a partnership that connects people and place to new potential.”

Based in Tillsonburg, Ontario, the BMI Group is a real estate, infrastructure, and business development company invested in building better communities. 

«Le partenariat réunit l’un des principaux constructeurs de navires sur mesure des Pays-Bas, Neptune Marine, et notre expérience de partenariat avec HOPA Ports à Niagara afin de mettre au point une solution d’expédition et de transbordement particulièrement efficace et robuste conçue spécialement pour appuyer l’exploitation minière, les Premières Nations, les besoins de l’industrie lourde du nord de l’Ontario», a déclaré BMI Group.

«Du Nord à la plaque tournante multimodale de l’IMC à Niagara et du Niagara au Nord, il s’agit d’un partenariat qui relie les gens et les lieux à un nouveau potentiel.»

Basé à Tillsonburg, en Ontario, le Groupe BMI est une société immobilière, d’infrastructure et de développement des affaires qui investit dans la construction de meilleures collectivités. 

New tug joins Ocean Group fleet in British Columbia

The year began with a bang at Ocean Group in British Columbia. Indeed, a new tugboat has joined the already well established fleet in order to lend a hand to the various sites served by Ocean Group.

The **Ocean Cypress** was built by Damen at the Damen SongCam shipyard in Haiphong, Vietnam. The 28-metre vessel has the same technical specifications as its acolytes, the **Ocean Granville** and the **Ocean Kitsilano**, which are already at work in British Columbia. The vessel will be

based mainly in North Vancouver for the next few months, but will also be able to support operations in other locations, including Deltaport and the Fraser River.

Ocean Group has been offering towing services in the Vancouver area since 2020 and in 2021 acquired Samson Tugboat, which offers port towing services in the Fraser River. The Ocean Group fleet now consists of nine (9) tugs on the West coast. 

Un nouveau remorqueur rejoint la flotte du Groupe Océan en Colombie-Britannique

L’année a débuté en force chez Groupe Océan en Colombie-Britannique. En effet, un nouveau remorqueur est venu rejoindre la flotte déjà bien implantée afin de venir prêter main-forte aux différents sites desservis par Groupe Océan.

Le navire **Ocean Cypress** a été construit par Damen au chantier naval Damen SongCam à Haiphong au Vietnam. Le navire de 28 mètres possède les mêmes spécifications techniques que le **Ocean Granville** et le **Ocean Kitsilano** déjà à l’œuvre en Colombie-Britannique. Celui-ci aura son port d’attache prin-

cipalement à Vancouver Nord pour les prochains mois tout en pouvant soutenir à l’occasion les opérations dans les autres sites, dont Deltaport ou encore dans la Rivière Fraser.

Le Groupe Océan offre des services de remorquage dans la région de Vancouver depuis 2020 et en 2021, il s’est porté acquéreur de Samson Tugboat, offrant des services de remorquage portuaire dans la rivière Fraser. Dans l’Ouest canadien, la flotte de Groupe Océan comporte maintenant neuf remorqueurs. 





©KOTUG CANADA



©KOTUG CANADA

The XGIT-URN coating offers the additional benefits of improving fuel efficiency and decarbonization.

Le revêtement XGIT-URN réduit la consommation de carburant et participe à la décarbonisation.

KOTUG et GIT du Canada réduisent le bruit sous-marin dans les océans

KOTUG Canada Inc. (un partenariat entre KOTUG International et Horizon Maritime Services Ltd.), fortement engagée à réduire l'impact des opérations sur la vie marine, a récemment appliqué un revêtement de réduction du bruit non toxique révolutionnaire sur la coque de l'un de ses navires, le **K.J. Gardner**.

Basée à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, KOTUG Canada a beaucoup travaillé avec Graphite Innovation and Technologies (GIT), un leader de l'industrie axé sur la fabrication de revêtements marins durables à base de graphène pour atteindre ces objectifs. KOTUG Canada a uti-

lisé le revêtement XGIT-URN de GIT pour aider à réduire le bruit rayonné sous-marin émis par la coque du navire et les vibrations qui perturbent la vie marine.

La vie aquatique, comme les mammifères et l'épaulard résident du Sud en voie de disparition, réside dans la zone d'emploi des navires de KOTUG Canada. Ces mammifères dépendent du bruit sous-marin pour communiquer, naviguer et trouver de la nourriture.

Le **K.J. Gardner** est le premier de trois (3) navires qui utilisent les applications GIT à l'appui de la mission de KOTUG Canada visant à réduire l'impact

Canada's KOTUG and GIT reducing underwater noise in oceans

KOTUG Canada Inc. (a partnership between KOTUG International and Horizon Maritime Services Ltd.), strongly committed to reducing impact from operations on marine life, has recently applied a revolutionary non-toxic noise reduction coatings to the hull of one of their vessels, the **K.J. Gardner**.

Based in Dartmouth, Nova Scotia, KOTUG Canada has worked extensively with Graphite Innovation and Technologies (GIT), an industry leader focused on manufacturing graphene-

based sustainable marine coatings to meet these goals. KOTUG Canada used GIT's XGIT-URN coating to help reduce underwater radiated noise emitted from the ship's hull and the vibrations that disturb marine life.

Aquatic life, such as mammals and the endangered Southern Resident Killer Whale reside within the area of employment for KOTUG Canada's vessels. These mammals rely on underwater noise to communicate, navigate, and find food.

The **K.J. Gardner** is the first of three (3) vessels

using the GIT applications in support of KOTUG Canada's mission to reduce the impact on the environment, specifically related to the reduction of noise that potentially disturbs aquatic life in the Salish Sea and adjacent waters.

Steve Widmeyer, Director with KOTUG Canada, reports, "This is a major step forward to strengthen our focus to be a sustainable company. We have set a high standard to meet these goals by using GIT's XGIT-URN coating which significantly impact meeting those targets."

Further applied to the **K.J. Gardner** were GIT's XGIT-FUEL and XGIT-PROP coatings. These coatings will enhance the reduced impact with the additional benefits of considerably improving fuel efficiency and decarbonization. It is expected that over the next five years, this vessel will significantly reduce CO₂ emissions.

Mo AlGermozi, Chief Executive Officer at GIT, stated: "Our team is excited to work with KOTUG Canada in meeting their sustainability goals. Our XGIT-URN, along with our other two marine coatings, will support their desire to maintain healthy and vibrant oceans while still supporting the needs of their clients. Our shared goal of reducing the environmental impact on the world's oceans is of paramount importance. GIT is on a mission to contribute to the movement of green shipping activities in the world's oceans."

The **K.J. Gardner** is planning to continue working in Northwestern Europe over the next few months. She will then venture to the Western Coast of Canada, specifically the Salish Sea, host to a vibrant marine ecosystem. The other vessels receiving such coating applications will arrive in Canada later this year and early 2024. 

sur l'environnement, particulièrement en ce qui concerne la réduction du bruit qui pourrait perturber la vie aquatique dans la mer des Salish et les eaux adjacentes.

Steve Widmeyer, directeur de KOTUG Canada, rapporte: «C'est un grand pas en avant pour renforcer notre objectif d'être une entreprise durable. Nous avons établi une norme élevée pour atteindre ces objectifs en utilisant le revêtement XGIT-URN de GIT, ce qui a un impact important sur l'atteinte de ces objectifs.»

Les revêtements XGIT-FUEL et XGIT-PROP de GIT ont également été appliqués au **K.J. Gardner**. Ces revêtements aideront à réduire l'impact avec les avantages supplémentaires d'améliorer considérablement l'efficacité énergétique et la décarbonisation. On s'attend à ce que ce navire réduise considérablement ses émissions de CO₂ au cours des cinq prochaines années.

Mo AlGermozi, directeur général de GIT, a déclaré: «Notre équipe est ravie de travailler avec KOTUG Canada pour atteindre ses objectifs de durabilité. Notre XGIT-URN, ainsi que nos deux autres revêtements marins, soutiendront leur désir de maintenir des océans sains et dynamiques tout en répondant aux besoins de leurs clients. Notre objectif commun de réduire l'impact environnemental sur les océans du monde est d'une importance capitale. GIT a pour mission de contribuer au mouvement des activités de navigation écologique dans les océans du monde.»

Le **K.J. Gardner** prévoit de continuer à travailler dans le nord-ouest de l'Europe au cours des prochains mois. Il s'aventurera ensuite sur la côte ouest du Canada, plus précisément dans la mer des Salish, où se trouve un écosystème marin dynamique. Les autres navires qui recevront de tels revêtements arriveront au Canada plus tard cette année et au début de 2024. 



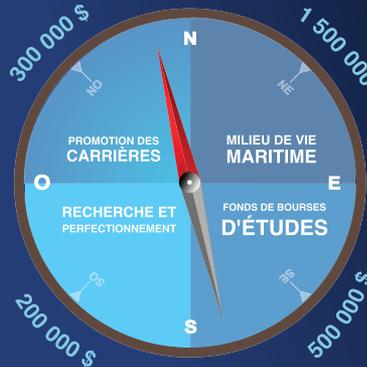
FONDATION DE
l'Institut maritime du Québec

Campagne majeure de financement 2019-2024

Objectif : 2,5 M \$

EMBARQUEMENT IMMÉDIAT

CAP SUR L'AVENIR !



Embarquez dans le mouvement en faisant un DON !

En savoir plus :
www.fondationimq.ca

68 %
atteint



©BARRETT WARD/PORT OF LOS ANGELES

An orderbook of 7.54 million TEUs signals a significant change in the global container fleet.

Un carnet de commande de 7,54 millions d'EVP signale un changement significatif dans la flotte mondiale de conteneurs.

Le carnet de commandes mondial de porte-conteneurs atteint des niveaux records

Malgré la forte baisse actuelle des taux de fret, les transporteurs mondiaux ont passé des commandes de nouveaux navires à des niveaux records, selon un nouveau rapport de BIMCO, la plus grande association mondiale représentant les armateurs, les affréteurs, les courtiers et les agents maritimes.

Le carnet de commandes de 7,54 millions d'EVP signale un changement significatif dans la

flotte mondiale, a déclaré Neils Rasmussen, analyste au BIMCO, qui a noté que «malgré l'effondrement des taux de fret, les armateurs ont toujours un appétit pour les nouvelles commandes de porte-conteneurs et le carnet de commandes a continué à croître».

Au cours des 30 derniers mois, 8,61 millions d'EVP ont fait l'objet de contrats, soit le même niveau qu'au cours des 90 mois précédents.

Global containership order book at record levels

Despite the present major decline in freight rates, global carriers have placed orders for new vessels at record levels, according to a new report from BIMCO, the world's largest association representing shipowners, charterers, shipbrokers and agents.

The orderbook of 7.54 million TEUs signals a significant change in the global

fleet, says BIMCO analyst Neils Rasmussen the analyst, who noted that «despite the collapse in freight rates, shipowners still have an appetite for new container ship orders and the orderbook has continued to grow.»

During the last 30 months, 8.61 million TEUs have been contracted, matching the level contracted during the preceding 90 months.

The orderbook has now increased for ten straight quarters, reaching a new record high in each of the last four quarters, and at 7.54 million TEUs it now equals 28.9% of the existing fleet.

“The large orderbook will result in significant fleet growth. Scheduled deliveries for 2024 and the remainder of 2023 are currently at 5.03 million TEUs. We estimate that recycling will hit nearly 1 million TEUs during that period and the fleet could therefore soon exceed 30 million TEUs for the first time; up 16% compared to today,” comments Mr. Rasmussen.

According to BIMCO’s report, delivery of the ships will also increase the fuel types used, as 57% of TEU capacity in the orderbook involves ships with some level of alternative fuel preparation compared to only 10% in the current fleet.

The first ships using methanol will be delivered and the first ammonia-ready ships will also be launched.

In the near future, five different fuels that could be in use: low- and high-sulphur fuel oil, LNG, methanol, and ammonia.

«As the use of alternative fuels increases it will become increasingly difficult to establish a single relevant rate benchmark for the time charter and asset markets,» noted the report.

At the same time, the operators’ ownership share of the fleet will continue to grow. Ten years ago, the operators’ ownership share of the fleet capacity bottomed out at 50% but has since climbed to 61%. This share will increase further in the coming years as 65% of the orderbook capacity is controlled by operators. 

Le carnet de commandes a augmenté pendant dix trimestres consécutifs, atteignant un nouveau record au cours de chacun des quatre derniers trimestres. Avec 7,54 millions d’EVP, il représente désormais 28,9 % de la flotte existante.

«L’importance du carnet de commandes se traduira par une croissance significative de la flotte. Les livraisons prévues pour 2024 et le reste de 2023 sont actuellement de 5,03 millions d’EVP. Nous estimons que le recyclage atteindra près d’un million d’EVP au cours de cette période et que la flotte pourrait donc bientôt dépasser les 30 millions d’EVP pour la première fois, soit une augmentation de 16 % par rapport à aujourd’hui», commente M. Rasmussen.

Selon le rapport de la BIMCO, la livraison des navires entraînera également une augmentation des types de carburant utilisés, puisque 57 % de la capacité en EVP figurant dans le carnet de commandes concerne des navires dotés d’un certain niveau de préparation aux carburants alterna-

tifs, contre seulement 10 % dans la flotte actuelle.

Les premiers navires utilisant du méthanol seront livrés et les premiers navires prêts pour l’ammoniac seront également lancés.

Dans un avenir proche, cinq carburants différents pourraient être utilisés: le fioul à faible teneur en soufre et à haute teneur en soufre, le GNL, le méthanol et l’ammoniac.

«À mesure que l’utilisation de carburants alternatifs augmentera, il deviendra de plus en plus difficile d’établir un taux de référence unique et pertinent pour les marchés de l’affrètement à temps et des actifs», note le rapport.

Dans le même temps, la part de la flotte détenue par les opérateurs continuera de croître. Il y a dix ans, la part de la capacité de la flotte détenue par les opérateurs était au plus bas à 50 %, mais elle a depuis grimpé à 61 %. Cette part augmentera encore dans les années à venir, puisque 65 % de la capacité du carnet de commandes est contrôlée par les opérateurs. 

Port of NY/New Jersey overtakes California ports for most cargo in United States

The Port Authority of New York and New Jersey has announced it moved the most cargo in the nation in February 2023 and year-to-date in 2023, thus overtaking the California hubs of Long Beach and Los Angeles.

In February, traditionally the slowest time of the year for all U.S. ports due to overseas production slowdowns and closures related to the Lunar New Year holiday, the port remained busy by moving 571,177 TEUs, the highest amount of cargo among peer ports, exceeding the Port of Los Angeles by more than 83,000 TEUs and exceeding the Port of Long Beach by more than 27,000 TEUs.

For the first two months of 2023, the port of NY/NJ was the busiest in the United States after moving a total of 1,216,607 TEUs. In particular, the port has been aggressively clearing out its empty container inventory with the removal of more than 390,000 TEUs so far this year. This evacuation of empty containers helps improve seaport operations and fluidity by ensuring more container terminal space for imports to be processed quickly at the port in the future.

“The Port of New York and New Jersey is again No. 1 in the nation,” said Port Authority Chairman Kevin O’Toole. “After years of unpre-

Le port de NY/New Jersey dépasse les ports californiens pour la plupart des marchandises aux États-Unis

L’autorité portuaire de New York et du New Jersey a annoncé qu’elle avait transporté le plus de marchandises au pays en février 2023 et depuis le début de l’année 2023, dépassant ainsi les plaques tournantes californiennes de Long Beach et de Los Angeles.

En février, traditionnellement la période la plus lente de l’année pour tous les ports des États-Unis en raison des ralentissements de la production et des fermetures liés aux vacances du Nouvel An lunaire, le Port est demeuré occupé en déplaçant 571 177 EVP, soit la plus grande quantité de fret parmi les ports pairs. Dépassant le Port de Los Angeles de plus de 83 000 EVP et dépassant le Port

de Long Beach de plus de 27000 EVP.

Pour les deux premiers mois de 2023, le Port de NY/NJ était le plus achalandé aux États-Unis après avoir déplacé un total de 1 216 607 EVP. En particulier, le Port a été dégagé de son inventaire de conteneurs vides avec l’enlèvement de plus de 390 000 EVP jusqu’à présent cette année. Cette évacuation des conteneurs vides contribue à améliorer les opérations et la fluidité des ports maritimes en assurant plus d’espace dans les terminaux de conteneurs pour que les importations soient traitées rapidement au Port à l’avenir.

«Le Port de New York et New Jersey est encore une fois

le premier au pays», a déclaré le président de l'autorité portuaire, Kevin O'Toole. «Après des années de croissance sans précédent du fret, nous profitons de cette période traditionnellement lente pour travailler avec nos intervenants portuaires qui doivent accroître la capacité dans toute la chaîne

d'approvisionnement régionale. Nous nous attendons à une deuxième moitié de l'année plus forte, car nous avons eu des discussions avec de nombreux importateurs qui nous ont transféré des volumes d'ailleurs et qui sont maintenant déterminés à garder ce volume dans notre porte d'entrée.» 

cedented cargo growth, we are using this traditionally slow period to work with our port stakeholders who need to increase capacity throughout the regional supply chain. We expect a stronger second half

of the year, as we have been in discussions with many importers that shifted volume to us from elsewhere and are now committed to keeping that volume in our gateway.» 

Record de 107 transits en une seule journée au canal de Suez

Le canal de Suez a enregistré le 13 mars dernier un record pour le nombre de passages dans la voie navigable internationale, avec 107 navires passant dans les deux sens. Cela représente une augmentation de 15 % par rapport au mois précédent.

L'Autorité du canal de Suez a indiqué que 10,2 millions de tonnes ont transité par le canal soit 56 navires en direction sud avec 7,3 millions de tonnes et 51 navires en direction nord avec 2,9 millions de tonnes.

Le président, l'amiral Ossama Rabiee, a déclaré que les nouveaux volumes n'auraient

pas été possibles sans le projet du nouveau canal de Suez. Le projet a élargi la voie navigable – ajoutant un nouveau chenal dans les sections sud en plus d'améliorer certains des problèmes de navigation dans la région.

Outre le nouveau chenal et l'amélioration de la navigation dans le canal, le projet prévoit l'introduction de navires de soutien supplémentaires. Les transits provenaient d'un groupe diversifié de pétroliers, de vraquiers, de transporteurs de wagons et de porte-conteneurs.



Record 107 transits in single day at Suez Canal

The Suez Canal reported a record number of transits in a single day through the international waterway, with 107 vessels passing through in either direction on March 13. This represented a 15% increase from the previous month.

The Suez Canal Authority said 10.2 million tons transited the canal, with 56 southbound vessels carrying 7.3 million tons and 51 northbound vessels with 2.9 million tons.

The Authority said the new volumes would not have

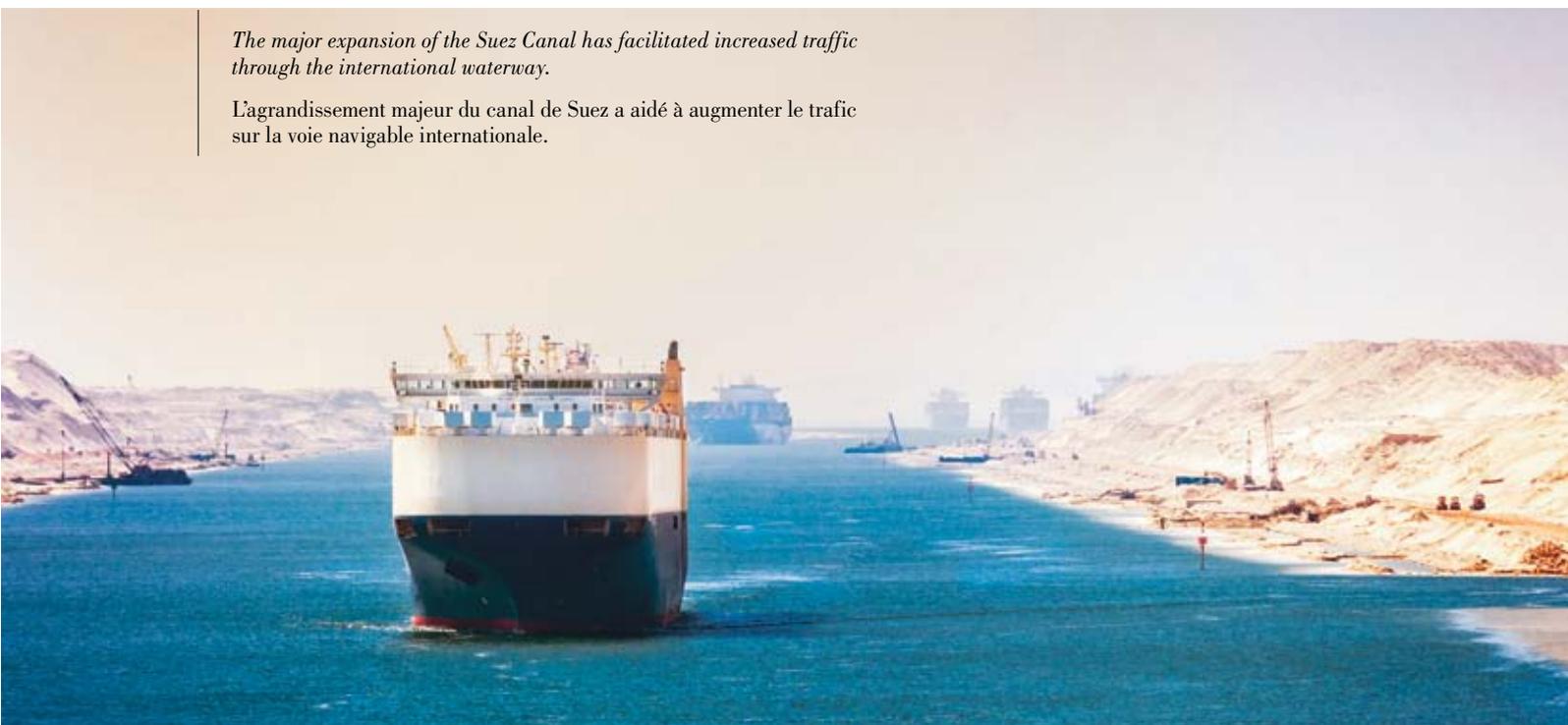
been possible without the New Suez Canal expansion. The project has expanded the waterway - adding a new channel in the southern sections as well as improving some of the navigational issues in the area.

In addition to the new channel and enhancement to navigation in the canal, the project calls for the introduction of additional support vessels. The transits came from a diverse group of tankers, bulk carriers, car carriers and containership.



The major expansion of the Suez Canal has facilitated increased traffic through the international waterway.

L'agrandissement majeur du canal de Suez a aidé à augmenter le trafic sur la voie navigable internationale.



ACPA 2023 – ANNUAL CONFERENCE FOR CANADIAN PORTS – REGISTRATION https://portscanada.ca/		LOGISTEC 68 https://www.logistec.com/
AAPC 2023 – CONFÉRENCE ANNUELLE DES PORTS CANADIENS - INSCRIPTION 9 https://portscanada.ca/fr/		MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY 29 https://www.mtrtml.com/login.php
ALGOMA CENTRAL CORPORATION 58 https://www.algonet.com/		OCEAN GROUP..... Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière GROUPE OCÉAN https://www.groupeocean.com/en/
ARCELORMITTAL..... Back Cover / Couverture arrière https://mines-infrastructure-arcelormittal.com/		PORT OF HALIFAX 35 https://www.portofhalifax.ca/
BBC CHARTERING 1 https://www.bbc-chartering.com/		PORT OF JOHNSTOWN 61 http://www.portofjohnstown.com/
CMC- CHAMBER OF MARINE COMMERCE CCM- CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME 49 https://www.marinedelivers.com/		PORT OF NANAIMO 67 https://npa.ca/
COLLÈGE DE RIMOUSKI 51 https://www.cegep-rimouski.qc.ca/		PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES 45 http://www.portsi.com
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME (CSMOIM) HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY 51 https://www.csmoim.qc.ca/		PORT OF THUNDER BAY 21 https://www.portofthunderbay.ca/
DESGAGNÉS Inside Front Cover / Couverture intérieure avant https://desgagnes.com/		PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES 55 https://porttr.com/en/
ECTO – EASTERN CANADIAN TUG OWNERS' ASSOCIATION 54 ECTO – ASSOCIATION DES ENTREPRENEURS EN REMORQUAGE DE L'EST DU CANADA http://www.ecto.ca/index.html		PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD 40-41 https://www.portvalleyfield.com/en/
EUROMARITIME – TRADE FAIR 2024 18 https://www.euromaritime.fr/		SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA 7 http://www.shipfed.ca/home
FEDNAV 31 https://www.fednav.com/		SPLIETHOFF 37 https://www.spliethoff.com/
FERRY-TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/SAINT-SIMÉON 60 https://traverserd.com/en/		STERLING FUELS 57 https://sterlingfuels.ca/
FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC 76 https://fondationimq.ca/		THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 33 https://hwyh2o.com/
GCT – GLOBAL CONTAINER TERMINALS 15 https://betterdeltaport.ca/		URGENCE MARINE ENVIRONNEMENT 59 https://ume-qc.com/en/
GREENTECH 2023 10 https://green-marine.org/greentech/		VALPORT 40-41 https://www.valport.ca/en
GUY TOMBS LIMITED 43 https://www.guytombs.com/		
KILDAIR SERVICE ULC 4 http://kildair.com/		
LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES 39 https://www.pilotagestlaurent.gc.ca		



OCEAN50 1972-2022

WE ARE A MAJOR
SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS

GROUPOCEAN.COM
1-877-694-1414

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



ArcelorMittal

Vois grand
et bâtis
ta carrière
avec nous.

Think big and build
your career with us.

Joins-toi à notre
grande famille.

Come join our team.



emploidegeant.com

