No109

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
ÉTÉ • SUMMER 2023

CANADIAN PORTS GOING FULL BLAST IN MASTERING SUPPLY CHAIN

LES PORTS CANADIENS ACCÉLÈRENT LA MAÎTRISE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

INDO-PACIFIC
Significant growth potential for Canadian trade

INDO-PACIFIQUE
Important potentiel de croissance pour le commerce canadien

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

Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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

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

CSL 110

FROM STEAM ENGINES TO BIODIESEL,

CSL KEEPS MOVING FORWARD

110 years of responsible and innovative shipping, with people and the planet in mind

DE LA VAPEUR AU BIODIÉSEL,

CSL CONTINUE D'ALLER DE L'AVANT

110 ans de transport maritime responsable, novateur et axé sur les gens et la planète

cslships.com

ÉTÉ • SUMMER 2023

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

Rédacteur en chef / Editor:
Leo Ryan – leo.ryan85@gmail.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 Contraste

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

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

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

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

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

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

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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

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

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

www.maritimemag.com

109 SUMMARY SOMMAIRE

In solidarity
Solidaires

CHRONIQUES / *COLUMNS*

5 PREMIÈRE BORDÉE / *FIRST WATCH*
Leo Ryan

13 ÉCHOS VERTS / *GREEN HORIZONS*
Julie Gedeon

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

24 ÉCHOS DU PACIFIQUE / *PACIFIC HORIZONS*
Colin Laughlan

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

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

84 JOURNAL

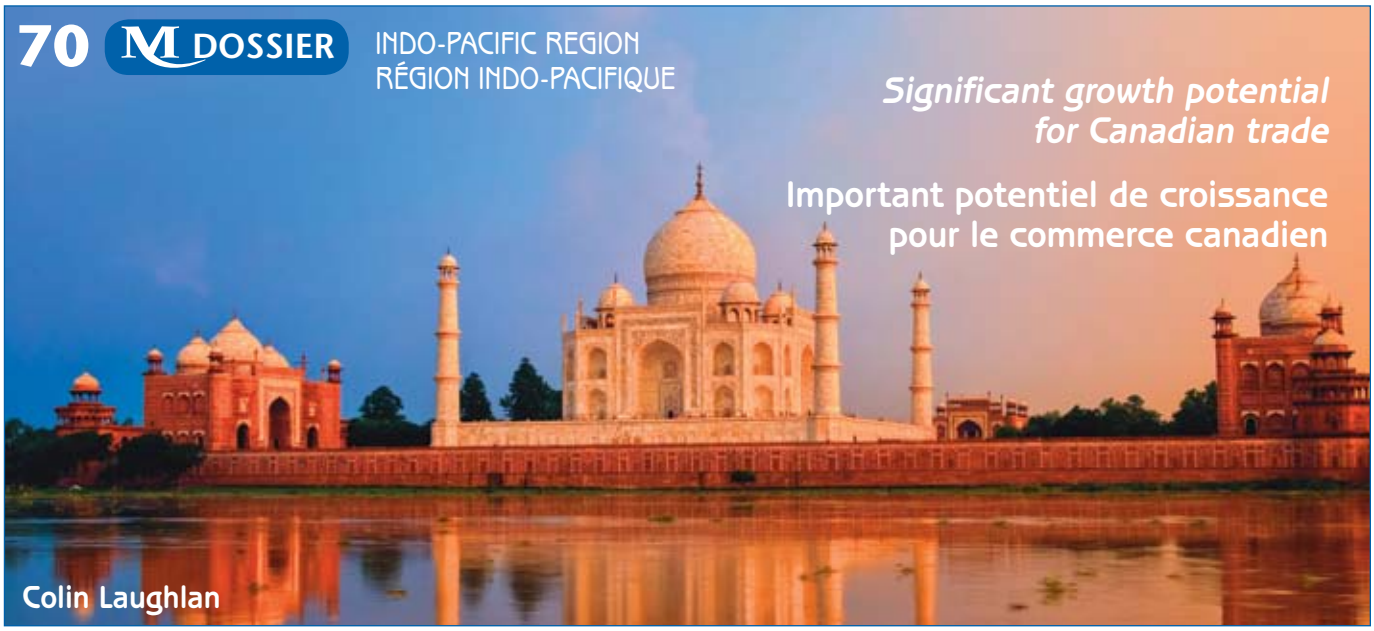
88 ANNONCEURS / *ADVERTISERS*

34 M DOSSIER CANADIAN PORTS – PORTS CANADIENS

Moving full blast in boosting supply chain capacity

Les ports canadiens travaillent à toute vapeur pour augmenter la capacité des chaînes d'approvisionnement

Leo Ryan • Julie Gedeon



70 M DOSSIER INDO-PACIFIC REGION
RÉGION INDO-PACIFIQUE

Significant growth potential for Canadian trade

Important potentiel de croissance pour le commerce canadien

Colin Laughlan

COUVERTURE / *COVER*

Skyline of Shanghai at sunset. In a major feature on the vast Indo-Pacific region, it is hard not to highlight the pivotal role of Shanghai as the commercial and financial powerhouse of Asia. Located on the mouth of the Yangtze River on China's east-central coast, it is the third most-populous city (25 million inhabitants) in the world and is home to the largest port by cargo throughput.

Shanghai au coucher du soleil. Dans un grand reportage sur la vaste région de l'Indo-Pacifique, il est difficile de ne pas souligner le rôle central de Shanghai, grande puissance commerciale et financière d'Asie. Située à l'embouchure du fleuve Yangtze sur la côte centre-est de la Chine, la ville est la troisième plus populeuse au monde (25 millions d'habitants). Elle a aussi le plus grand port selon le volume de fret.

Photo: Dreamstime

KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

Our Energy Makes the Difference

Notre énergie fait la différence

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

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

CERTIFIED GREEN MARINE

Leo Ryan
Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada

Des défis à relever dans les chaînes d'approvisionnement et le transport maritime à l'échelle mondiale

La conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada, tenue au Club Saint-James de Montréal, a réuni plus de 120 représentants de divers secteurs de l'industrie. C'est avec un enthousiasme évident que ceux-ci ont participé à cette première version en personne de la rencontre depuis la pandémie. La convivialité régnait parmi des collègues heureux de se retrouver après tant de discussions virtuelles.

Shipping Federation of Canada Annual Conference

Global shipping and supply chain challenges under the microscope

Held at the St. James Club in Montreal on May 25, the annual conference of the Shipping Federation of Canada attracted more than 120 participants from various sectors of the industry who evidently enthusiastically responded to the first in-person version of the event since the pandemic. Conviviality was omnipresent as colleagues were happy to depart from so many virtual, zoom-like discussions!

From Left to right – Guest speakers: Craig Hutton, Associate Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada; Sylvain Charlebois, Faculties of Management and Agriculture, Dalhousie University; Thomas Damsgaard, Head of Americas, BIMCO (The Baltic and International Maritime Council). Christopher Hall, President and CEO, Shipping Federation of Canada.

De gauche à droite – Conférenciers invités: Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué, Transports Canada; Sylvain Charlebois, facultés de gestion et d'agriculture, Université Dalhousie; Thomas Damsgaard, chef de la division Amériques, BIMCO (The Baltic and International Maritime Council). Christopher Hall, président et chef de la direction, Fédération maritime du Canada.

© DR

©DR

Martin Imbleau, President and CEO of the Montreal Port Authority, and Christopher Hall, President and CEO of the Shipping Federation of Canada, exchange ideas and answer questions from the audience.

Martin Imbleau, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, et Christopher Hall, président et chef de la direction de la Fédération maritime du Canada, échangent des idées et répondent à des questions de l'auditoire.

Presentations fell under the theme of International Shipping and Supply Chain Forum while Martin Imbleau, President and CEO of the Port of Montreal, keynote speaker, offered an upbeat profile of Canada's second largest port as it maps ambitious plans to build a competitive future.

In his presentation, Thomas Damsgaard, Houston-based Head of Americas for BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), took stock on maritime digitalization and decarbonisation.

He recalled that late in 2022 BIMCO did a corporate suite survey of its members to determine "what keeps them up at night." Ranking highest were greenhouse gas emissions and decarbonization, the availability of specific sector skills, and the digital revolution.

"From the point of view of a membership organisation that represents over 60 percent of the world's tonnage, these insights provide us the mandate to guide our daily work,supporting our members and the global maritime industry," he noted.

Mr. Damsgaard said that the industry needed to apply "a mandate to create comprehensive zero emissions programs over the years to come, to meet the Paris accord's goal of zero emissions by 2050. Favorable initiatives must be established and optimization & incentives implemented to help green shipping's evolution."

It is estimated that the shipping industry presently accounts for 3% world carbon emissions.

"While reduction of GHG emissions through decarbonisation of the shipping industry is the goal, it is utilizing technology and digital platforms and how to use them which is one of our current focuses at BIMCO," Mr. Damsgaard shared.

2023 a milestone decarbonisation year

The international shipping industry executive stressed that "2023 is a year that will be defining for

Les présentations s'inscrivaient dans le thème du transport maritime international et de la chaîne d'approvisionnement. Le conférencier spécial Martin Imbleau, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, a dressé un portrait rayonnant du deuxième port en importance du Canada, qui travaille à des plans ambitieux pour assurer sa compétitivité.

Thomas Damsgaard, directeur général du BIMCO (Baltic and International Maritime Council) pour les Amériques à partir de Houston, a fait le point sur la numérisation et la décarbonisation dans le secteur maritime.

Il a rappelé qu'à la fin 2022, le BIMCO a réalisé un sondage auprès de ses membres, demandant à leurs cadres supérieurs quels sont les soucis «qui troublent leur sommeil». En tête de liste figurent les émissions de gaz à effet de serre et la décarbonisation, la disponibilité de travailleurs possédant les compétences propres au secteur, et la révolution numérique.

«Du point de vue d'une association qui représente plus de 60 % du tonnage mondial, ces constatations nous permettent de guider notre travail au quotidien, pour soutenir nos membres et l'industrie maritime mondiale», a-t-il dit.

M. Damsgaard a avancé que l'industrie doit adopter «un mandat pour créer des programmes exhaustifs de zéro émission dans les années à venir, pour réaliser l'objectif de l'Accord de Paris d'en arriver à zéro émission d'ici 2050. Il faut lancer des initiatives favorables, optimiser et prévoir des incitatifs pour aider à l'évolution du transport maritime écologique».

On estime que l'industrie maritime compte aujourd'hui pour 3 % des émissions mondiales de carbone.

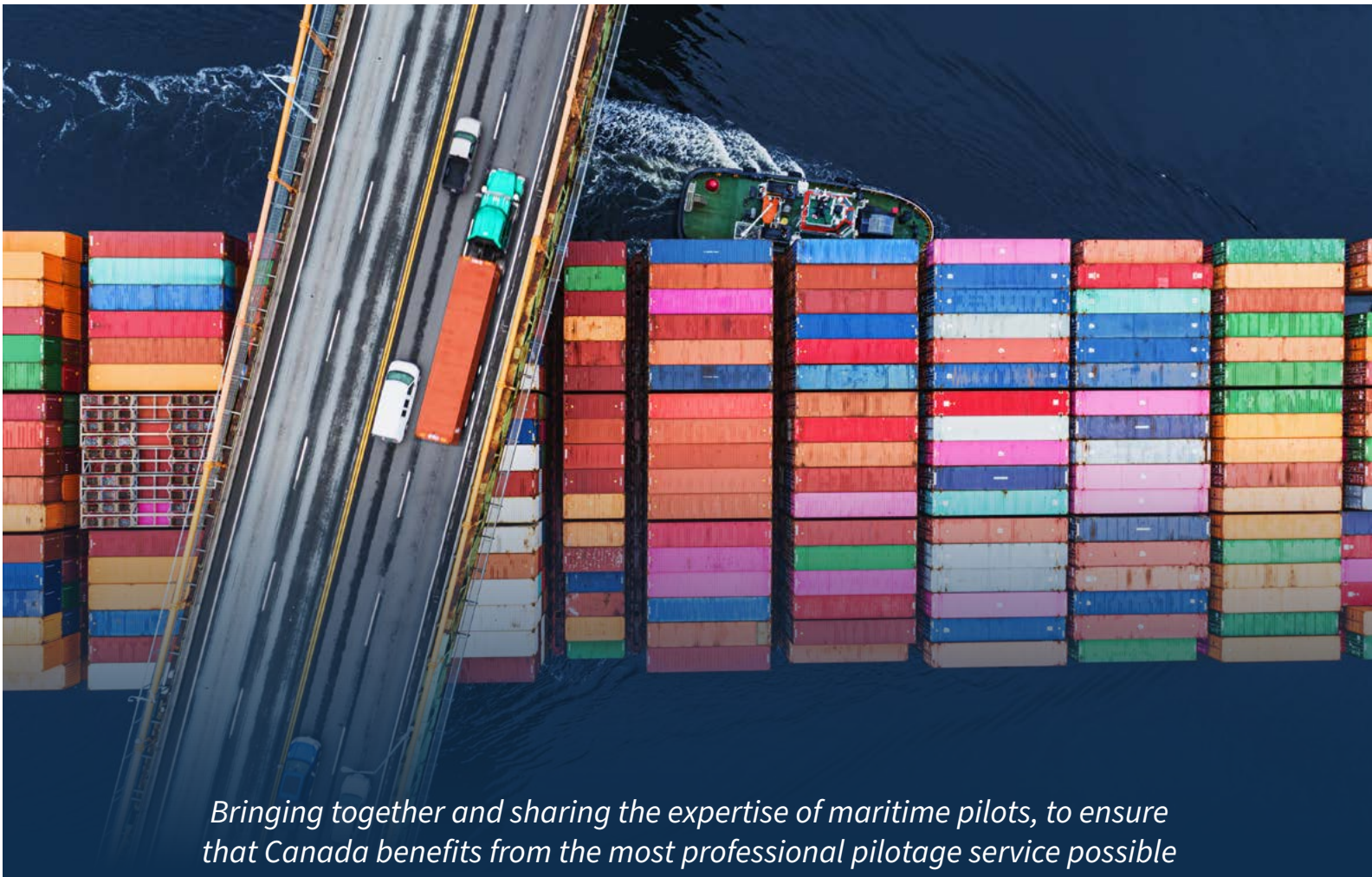
«Comme l'objectif est de réduire les émissions de GES de l'industrie maritime par la décarbonisation, l'utilisation de la technologie et de plateformes numériques est une des priorités actuelles du BIMCO», a dit M. Damsgaard.

Une année charnière pour la décarbonisation

Le représentant de l'industrie maritime internationale a précisé que «2023 sera une année déterminante quant au niveau d'ambition de notre industrie en matière de décarbonisation». Il faisait allusion à la réunion de juillet du Comité de la

NATIONAL CENTRE OF EXPERTISE ON MARITIME PILOTAGE

CENTRE NATIONAL D'EXPERTISE EN PILOTAGE MARITIME



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

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

pilotage-expertise.ca

our industry's level of ambition, when it comes to decarbonising." This was a reference to the July meeting of the Maritime Environmental Protection Committee - MEPC 80 aimed at adopting a revised strategy by the International Maritime Organization (IMO) for reduction of GHG emissions for ships.

He expressed mixed feelings about the IMO's recently approved regulatory changes that will require ships to improve their CO_2 emissions - the CII (Carbon Intensity Indicator) frame work. After observing that "this framework is focusing on size of vessel instead of cargo carried, it therefore is failing to optimize true energy efficiency, making the CII not fit for purpose."

But he acknowledged, "The reality is that CII is here so the question becomes: what can we do and what are we doing? For the CII regulation to work in practice, collaboration between shipowners and charters must change fundamentally. The usual way of working together is not an option. And it's not an easy task."

Among other subjects addressed by Mr. Damsgaard was the concept of the Maritime Single Window that he described as "one of the sustainability changes that is ready to be implemented to improve operational efficiency. The Maritime Single Window is aiming to eliminate the fragmented, manual, and often duplicated information efforts (sometime up to 14) and instead create interoperability between vessel and shore with uniform data sets for the various stakeholders."

Early on during his presentation, Mr. Damsgaard was the bearer of an exceptional news item: Paul Pathy, President and CEO of Fednav International had just become the first Canadian shipping figure to be elected as President Designate of BIMCO – a post he will assume in two years.

Craig Hutton, Associate Assistant Deputy Minister, Transport Canada, covered a wide range of challenges in the transportation sector and government policy priorities.

Canada, he observed first of all, was not unique in being confronted with supply chain issues. "Throughout the pandemic, natural disasters and ongoing global conflicts, the collective efforts of the maritime industry have been absolutely critical."

Among key international developments, Mr. Hutton singled out the Clydebank Declaration under which Canada was one of the 22 countries to support the in-

©FEDNAV LIMITED

Announced during the event was the news of the election of Paul Pathy, President and CEO of Fednav Limited as the first Canadian shipping figure named as President-Designate of BIMCO.

Paul Pathy, président et chef de la direction de Fednav Limitée est le premier représentant du secteur maritime canadien à être élu président désigné du BIMCO. La nouvelle a été annoncée lors de la rencontre.

protection du milieu marin (MEPC 80), qui a pour but d'adopter une stratégie révisée de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la réduction des émissions de GES des navires.

Il a exprimé des sentiments partagés au sujet des changements réglementaires récemment adoptés par l'OMI, qui exigeront une réduction des émissions de CO_2 des navires – le cadre de référence de l'indicateur d'intensité carbone (CII): «Ce cadre est fonction de la taille d'un navire au lieu de la cargaison transportée, donc il n'optimise pas l'efficacité énergétique véritable. Ainsi, le CII ne répond pas aux besoins.»

Quoi qu'il en soit, reconnaît-il, «la réalité est que CII est là, donc il reste à se demander: "qu'est-ce que nous pouvons faire et qu'est-ce que nous faisons?" Pour que le règlement CII fonctionne en pratique, la collaboration entre armateurs et affréteurs doit changer fondamentalement. La façon habituelle de travailler ensemble n'est pas possible. Ce ne sera pas facile».

Parmi les autres sujets que M. Damsgaard a abordés, il y a le concept de guichet unique maritime: «C'est un des changements en faveur de la durabilité qui peut être mis en œuvre immédiatement pour améliorer l'efficacité opérationnelle. Le guichet unique maritime vise à éliminer le système fragmentaire, manuel et souvent redondant de communications d'information (parfois jusqu'à 14), et créer au lieu une interopérabilité entre le navire et la terre avec des ensembles de données uniformisées pour les divers acteurs.»

Dès le début de sa présentation, M. Damsgaard a annoncé une nouvelle exceptionnelle: Paul Pathy, président et chef de la direction de Fednav International, vient de devenir le président désigné du BIMCO. Il est le premier Canadien à être élu à ce poste; il assumera la présidence dans deux ans.

Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué de Transports Canada, a parlé d'un éventail de difficultés qui se présentent dans le secteur des transports et en matière de priorités gouvernementales.

Il a d'abord fait remarquer que le Canada n'est pas seul à devoir composer avec des problèmes de chaîne d'approvisionnement: «Face à la pandémie, aux catastrophes naturelles et aux conflits persistants, les efforts collectifs de l'industrie maritime ont été absolument vitaux.»

M. Hutton a signalé, parmi les grands développements internationaux, la déclaration de Clydebank, en vertu de laquelle le Canada est un des 22 pays qui

Charting the Course to Port Excellence…

CONFÉRENCE
Ports Canada
CONFERENCE

ACPA 2024
Annual Conference in Port Alberni
September 16-19, 2024

Join us! A premier event for industry professionals and enthusiasts. Discover the latest trends, innovations, and best practices in the world of ports and shipping. Engage in insightful discussions, network with industry leaders, and gain valuable knowledge to drive success in your port operations. Don't miss this opportunity to be a part of the future of ports.

Keep an eye for early registration.

PORT ALBERNI PORT AUTHORITY

https://papa-appa.ca/

Don't miss visiting Vancouver Island,
named one of the 25 most beautiful places in the world!

The Shipping Federation conference attracted more than 120 industry participants.

La conférence de la Fédération maritime du Canada a réuni plus de 120 représentants de l'industrie.

©DR

itial establishment of six green shipping corridors by 2025.

Regarding the Shipping Conferences Exemption Act (SCEA), he suggested that it was time to "take a close look" to repeal or replace it in order for Canada to better align with other regulatory jurisdictions.

For his part, Sylvain Charlebois from the Faculties of Management and Agriculture at Dalhousie University, analyzed the implications of today's worldwide food inflation and food geopolitics. Amidst all the economic and management challenges, he underlined the importance of embracing technology such as Artificial Intelligence "as best we can."

Martin Imbleau outlines Port of Montreal priorities

In his keynote speech, Martin Imbleau underlined international trade opportunities while presenting the Port of Montreal's vision and priorities for the next five years which included decarbonisation measures and partnering in initiatives to promote green transportation corridors and low-carbon routes with ports like Antwerp.

"As a public service, we need to have in mind the important changes in the economy of the markets we serve," he declared, adding: "Canada is the only G7 country with a free trade agreement with each member. That represents nearly 1.5 billion consumers."

Continuing on the same theme, he said: "And we know that the Canadian government is considering such an agreement with India. In an era of friend shoring, reshoring and supply chain diversification, this opens up a world of possibilities.

"Let's close our eyes and look into the future. It is projected that 50% of the world's population will soon live in 5 countries (India, China, Pakistan, USA and Indonesia)! And aside the USA, it's with ports that we deal with them. So Montreal is well positioned in this emerging demographic context. For this reason, it is important to implement strategies to consolidate and

appuient la mise en place initiale de six corridors maritimes verts d'ici 2025.

En ce qui concerne la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*, il a laissé entendre qu'il est temps d'examiner de près la possibilité de l'abroger ou de la remplacer, afin que le Canada s'harmonise mieux avec d'autres instances de réglementation.

Pour sa part, Sylvain Charlebois, des facultés de gestion et d'agriculture à l'Université Dalhousie, a analysé les implications de la géopolitique alimentaire et de l'inflation des prix alimentaires à l'échelle mondiale. Pour faire face à une conjoncture économique éprouvante et aux difficultés de gestion, il a insisté sur l'importance de tirer parti de l'intelligence artificielle «du mieux que nous pouvons».

Martin Imbleau: les priorités du Port de Montréal

Dans son discours-programme, Martin Imbleau a souligné les possibilités qui s'offrent dans le commerce international, en présentant la vision et les priorités du Port de Montréal pour les cinq prochaines années. En font partie des mesures de décarbonisation et des initiatives pour promouvoir les corridors de transport écologiques et les routes à faibles émissions de carbone en partenariat avec des ports comme Anvers.

«En tant que service public, nous devons prendre conscience des grands changements dans l'économie des marchés que nous desservons, a-t-il déclaré. Le Canada est le seul pays du G7 qui ait un accord de libre-échange avec chaque membre. Cela représente presque 1,5 milliard de consommateurs.»

Et d'ajouter, sur le même thème: «Nous savons que le gouvernement canadien envisage un tel accord avec l'Inde. Dans une ère où on privilégie l'approvisionnement auprès de pays amis, la relocalisation et la diversification de la chaîne d'approvisionnement, il y a un monde de possibilités à saisir.

«Fermons les yeux et imaginons l'avenir. Selon les projections, 50 % de la population mondiale vivra bientôt dans cinq pays (Inde, Chine, Pakistan, États-Unis et Indonésie)! Outre les États-Unis, c'est dans tous les cas avec des ports que nous les desservons. Donc, Montréal est bien positionné pour ce futur contexte démographique. Cela étant, il est important de

déployer des stratégies pour consolider et développer les activités du Port de Montréal, non seulement à court terme, mais sur le très long terme.»

Un des rôles principaux d'une administration portuaire, explique M. Imbleau, consiste à gérer de l'infrastructure, l'entretenir et y investir.

Des grands projets seront achevés en 2023 ou l'ont été récemment, comme le pont d'étagement de la rue Notre-Dame qui permet aux camions d'entrer au port et d'en sortir plus rapidement, les 6 km de voie ferrée ajoutée au réseau du port pour accommoder des convois de 14 000 pieds de longueur afin de mieux servir les marchés du Midwest américain et de l'Ontario, et la remise en état de quais pour les exploitants de terminaux Termont et la Société Terminaux Montréal Gateway.

Au cours des cinq années à venir, M. Imbleau estime que le Port de Montréal aura investi par ses propres moyens 335 millions de dollars dans ses installations sur l'île de Montréal, et près de 300 millions de dollars dans son projet d'expansion sur la Rive-Sud, à Contrecœur. Cette expansion augmentera la capacité conteneurs de 1,15 million d'EVP pour satisfaire à la demande dans les années 2030.

«Ainsi en 10 ans, de 2017 à 2027, c'est plus de 1 milliard de dollars qui auront été investis dans l'écosystème du port. Oui, 1 milliard!»

M. Imbleau qualifie le projet de Contrecœur d'«essentiel pour la prospérité non seulement du Québec, mais aussi de l'Ontario et du reste du Canada».

develop the Port of Montreal's activities, not only on a short-term basis, but for the very long term."

One of the primary roles for a Port Authority, Mr. Imbleau explained, is to manage, maintain and invest in infrastructure.

Major projects expected to be completed in 2023 or recently completed include the Notre Dame street overpass to reduce truck transit times in and out of the port; six kms of rail track to the port network to accommodate 14,000 ft long convoys to better serve markets in the US Midwest and Ontario; dock rehabilitation for terminal operators Termont and Montreal Gateway Terminals Partnership.

Over the next five years, from its own funding, Mr. Imbleau estimated the Port of Montreal will have invested $335 million in its facilities on the Island of Montreal and close to $300 million on its container expansion project on the South Shore, in Contrecoeur. The latter is destined to increase container capacity by 1.15 million TEUs to meet future demand in the 2030s.

"So in 10 years from 2017 to 2027, it is more than $1 billion that will have been invested in the port's ecosystem. Yes, one billion!"

Mr. Imbleau qualified the Contrecoeur project as "mission-critical for the prosperity of not only Quebec but also Ontario and the rest of Canada."

43.160448°/
-79.247044°

MOVING TOWARD A SUSTAINABLE FUTURE.

ALGOMA CENTRAL CORPORATION

YOUR MARINE CARRIER OF CHOICE.™

ALGOMA HAS BEEN ON A MISSION TO LOWER OUR ENVIRONMENTAL FOOTPRINT FOR MORE THAN A DECADE. ALONG WITH OUR INDUSTRY PARTNERS, WE RECOGNIZE THAT WE ARE PART OF THE SOLUTION TO A LOWER CARBON FUTURE.

MOVE IT ON WATER. CHOOSE ALGOMA.

@algomacentral

Learn more at www.algonet.com

GREEN HORIZONS
ÉCHOS VERTS

Julie Gedeon

Julie Gedeon signe la nouvelle 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'accueillir Julie Gedeon parmi son équipe de chroniqueurs. Elle signe **Échos verts** à partir de ce numéro.

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.

Julie Gedeon launches "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 this 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.

Transport maritime écologique: les grandes priorités et les particularités de l'industrie

En novembre dernier, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont annoncé qu'ils faciliteraient l'établissement d'un corridor maritime vert dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. La nouvelle a étonné des acteurs du secteur maritime des deux côtés de la frontière: cette décision a été prise sans que les intervenants clés en soient informés, et encore moins consultés.

Il est entendu que dans le cadre de la COP27, les nations ressentent la pression de prendre des engagements concrets pour accélérer la décarbonisation de l'industrie maritime. L'Organisation maritime internationale (OMI) avait pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie de moitié d'ici 2050. Les spécialistes du climat jugeaient que c'était insuffisant. Ils calculent que les émissions du transport maritime doit parvenir à la carboneutralité d'ici 2050 pour limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C comme le veut l'Accord de Paris.

Green shipping: numerous questions on overall priorities and industry specifics

Last November's announcement by the Canadian and U.S. governments to facilitate the establishment of a Green Shipping Corridor Network within the Great Lakes and St. Lawrence caught a number of maritime industry people off guard on both sides of the border. They were surprised it was made without key stakeholders being informed, let alone consulted.

Nations were definitely under pressure at COP 27 to make specific commitments to speed up the shipping industry's decarbonization timeline. The International Maritime Organization's earlier target of cutting the industry's greenhouse gas emissions in half by 2050 had been deemed insufficient by world climate experts. They calculate that shipping must achieve net-zero carbon output by 2050 to meet the Paris Agreement to limit global heating to 1.5 degrees Celsius.

©GLS

An initial Green Shipping Corridor Network forum was held in April in Chicago, spearheaded by Adam Tindall-Schlicht, Administrator of the Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation; Aaaron Annable, Canadian Consul General, and Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

Un premier forum sur les corridors maritimes verts a été organisé en avril à Chicago, avec Adam Tindall-Schlicht, administrateur de la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, Aaaron Annable, consul général du Canada, et Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

With many already working on decarbonization, the industry's stakeholders are collaborating on the corridor's establishment but exercising caution. They don't want to be caught off guard in terms of decisions that might not make sense environmentally and/or economically.

The U.S. Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS) and the Canadian St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) were tasked with facilitating an initial Corridor Forum in April. The panel discussions led to the formation of two working groups. The first is looking into the methods to share the data necessary to benchmark and subsequently track the network's progress in carbon reduction. The other is investigating cleaner fuel options. Another forum with their findings is likely before year's end.

Industry stakeholders have asked to take the time to look at things comprehensively in terms of the potential fuels of tomorrow and their applicability to the region's cold freshwater conditions, while obtaining support for what has already proven to work and significantly reduces emissions. A case in point is the B100 biofuel trials done by the CSL Group resulting in a 23-per-cent reduction in the total fleet lifecycle compared to marine gas oil. However, the limited supply contributing to biofuel costing 1.5-to-2 times higher makes its wider and even continued use a challenge without some kind of transitional support.

Nombreux sont ceux qui travaillent déjà à la décar bonisation, et les acteurs de l'industrie collaborent à l'établissement du corridor, mais avec prudence. Ils ne veulent pas se laisser prendre au dépourvu par des décisions qui ne seraient peut-être pas logiques sur le plan environnemental ou économique.

La Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS) des États-Unis et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) du Canada ont été chargées en avril de faciliter un premier forum sur le corridor. Des discussions d'experts ont mené à la formation de deux groupes de travail. Le premier se penche sur les moyens de mettre en commun les données nécessaires pour jauger la situation actuelle et suivre les progrès du réseau dans la réduction du carbone. L'autre mène des recherches sur les options en matière de carburant plus propre. Un nouveau forum consacré à leurs conclusions sera probablement organisé d'ici la fin de l'année.

Les acteurs de l'industrie ont demandé du temps pour examiner à fond les carburants potentiels de l'avenir compte tenu du contexte d'eaux douces froides de la région. Ils voudraient aussi un soutien en faveur de ce qui a déjà été éprouvé et qui réduit sensiblement les émissions. Par exemple, le Groupe CSL a mené des essais du biocarburant B100, qui réduit les émissions de 23 % sur le cycle de vie de la flotte par rapport au gazole marin. Cependant, en raison notamment d'une offre limitée, le biocarburant coûte de 1,5 à 2 fois plus. Il est dès lors difficile d'envisager une utilisation plus large ou même continue sans soutien à la transition.

SINCE DEPUIS 1944

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

fednav.com

© INTERNATIONAL JOINT COMMISSION/ESN. USGS. NOAA

The Great Lakes and St. Lawrence River hold 20 percent of the earth's fresh surface water or 6 quadrillion gallons, cover a total area of 246,463 square kilometers or 95,160 square miles, and with the St. Lawrence River span 3,700 km (2,342 miles) or almost half of the North American continent. The watershed is one of the world's most diverse with 3,500 species of plants and wildlife and more than 250 species of fish.

Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent contiennent 20 % des eaux douces de surface de la planète, soit 6 quadrillions de gallons, couvrent une superficie totale de 246 463 kilomètres carrés et, avec le fleuve Saint-Laurent, s'étendent sur 3 700 km, soit près de la moitié du continent nord-américain. Le bassin hydrographique est l'un des plus diversifiés dau monde, avec 3 500 espèces de plantes et d'animaux sauvages et plus de 250 espèces de poissons.

Strong Canadian support for decarbonization

Canadians are in favour of decarbonizing the mode. An Abacus Data poll conducted in late May for Oceans North indicated that 83 per cent of Canadians believe it is important for Canada to invest in zero-emission ports, marine vessels, and trade routes. It will be interesting to see if this support holds as Canada's carbon tax starts to hike gasoline and other prices.

The capital investment required to decarbonize international shipping by 2050 has been estimated at US$1.6 trillion, with approximately 87 per cent necessary to develop fuel production facilities and other landside infrastructure. Shippers have already balked at the notion of absorbing most of these costs, further pointing to the need for transitional support.

Money has already been pouring forth on the American side. The Environmental Protection Agency received $35 billion from the U.S. Inflation Act of 2022 with Congress making it clear that it wants all of that money dispersed by the end of next year. Canada has announced only $165.4 million over the next seven years for a green shipping corridor program's establishment, but other funding has been forthcoming to improve efficiencies as part of the national trade corridor, and the system's enhanced coordination in terms of smart technologies.

Les Canadiens veulent décarboniser

Les Canadiens sont favorables à la décarbonisation du transport maritime. Pour 83 % des Canadiens, il est important que le Canada investisse dans des ports, des navires et des routes commerciales zéro émission, selon un sondage réalisé pour l'organisme Océans Nord par la firme Abacus Data. Il sera intéressant de voir si cet appui se maintient lorsque la taxe carbone du Canada commencera à faire grimper les prix de l'essence et d'autres prix.

L'investissement estimé qu'il faudrait pour décarboniser le transport maritime international d'ici 2050 est de 1600 milliards de dollars américains. Environ 87 % de ce montant serait nécessaire pour les installations de production de carburant et d'autres éléments d'infrastructure à terre. Les expéditeurs ont déjà regimbé à l'idée d'absorber la plus grande part de ces coûts, ce qui confirme la nécessité d'un soutien à la transition.

Aux États-Unis, l'argent a déjà commencé à affluer. L'Agence de protection de l'environnement a reçu 35 milliards de dollars au titre de l'*Inflation Reduction Act* adoptée en 2022. Le Congrès a insisté pour que l'argent doit être affecté d'ici la fin de l'année prochaine. Le Canada a annoncé seulement 165,4 millions de dollars sur sept ans pour l'établissement d'un corridor maritime vert, mais d'autres fonds ont été prévus pour réaliser des gains en efficience – dans le cadre du Fonds

STERLING FUELS

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 monumental structure, by sculptor Michael Sandle, at the London (UK) headquarters of the International Maritime Organization (IMO) is dedicated to seafarers around the world.

L'œuvre monumentale du sculpteur Michael Sandle qui orne la façade du siège de l'Organisation maritime internationale, à Londres, rend hommage aux gens de mer du monde entier.

©DREAMSTIME

Nevertheless, some Canadian stakeholders are concerned about this country lagging behind in terms of funding. At the same time, the rush to obtain the available funding does raise the question as to whether the monies are going to the places and purposes optimal for the system's ultimate decarbonization. Participants at the initial forum raised the need to establish and share the region's baseline data to help stakeholders understand what the future needs in terms of technology and infrastructure are likely to be.

Canada did commit $1.5 billion to a Clean Fuels Fund in June 2021 but most of the projects granted funding to date appear to be related primarily to decarbonizing road transportation. With just 0.71% of Canada's energy demand, shipping will need support to attract developers/suppliers of new energy sources.

The challenge extends globally with shipping accounting for only five per cent of all oil production. However, the IMO's new decarbonization timetable announced July 7th to achieve "net-zero emissions by or about 2050" will no doubt propel the urgency of establishing cleaner energy alternatives for the industry. The IMO's new trajectory sets the interim goals to cut GHG emissions by at least 20 per cent by 2030 (but aiming for 30 per cent), and by at least 70 per cent by 2040 (but aiming for 80 per cent).

Marissa Williams, Shell Marine's President, was among those calling for tougher international regulations, as they will in her view create greater demand and supply and begin to build the business cases for the huge investments required. Williams had also recommended that tougher precise interim goals be accompanied by policies that support both a level playing field and the early adopters of renewable fuels.

national des corridors commerciaux – et pour l'amélioration de la coordination dans le réseau en matière de technologies intelligentes.

Certains intervenants canadiens s'inquiètent du niveau inférieur de financement au Canada. En même temps, la ruée sur les fonds disponibles est telle qu'on peut se demander s'ils sont affectés de façon optimale pour la décarbonisation du réseau. Les participants au premier forum ont fait valoir la nécessité d'établir et de communiquer des données de référence pour aider à comprendre quels seront les besoins futurs en technologie et en infrastructure.

En juin 2021, le Canada a prévu d'affecter 1,5 milliard de dollars à un Fonds pour les combustibles propres, mais la plupart des projets qui en ont bénéficié jusqu'à présent semblent liés principalement à la décarbonisation des transports routiers. Le transport maritime compte pour à peine 0,71 % de la demande énergétique au Canada. Il faudra un soutien pour intéresser des développeurs et des fournisseurs de nouvelles sources d'énergie.

La difficulté se retrouve aussi à l'échelle mondiale, le transport maritime consommant seulement 5 % de la production pétrolière. Cependant, le nouveau calendrier de décarbonisation de l'OMI prévoyant la décarbonisation d'ici environ 2050, annoncé le 7 juillet, va sans doute augmenter l'urgence de mettre en place des options énergétiques plus propres pour l'industrie. Le nouveau plan de l'OMI fixe les objectifs d'étape d'une réduction des émissions de GES d'au moins 20 % d'ici 2030 (mais en visant 30 %) et d'au moins 70 % d'ici 2040 (mais en visant 80 %).

Marissa Williams, présidente de Shell Marine, était de ceux qui militaient en faveur d'un resserrement de la réglementation internationale. À son avis, il en découlerait une augmentation de la demande et de l'offre, et des arguments pour justifier les énormes investissements requis. Mme Williams recommandait aussi que des objectifs d'étape précis et plus exigeants soient ac-

Chamber of Marine Commerce
www.MarineDelivers.com

Let's make waves... Green waves

The Chamber of Marine Commerce is proud to stand with the marine shipping industry in the Great Lakes-St. Lawrence waterway to develop a green shipping corridor - where carbon reduction and clean energy ambitions will be realized.

www.MarineDelivers.com

@MarineDelivers

©SLSMC

Among decarbonization efforts by Canadian carriers, Canada Steamship Lines has conducted biofuel trials resulting in a 23% reduction of CO_2 emissions.

Parmi les efforts de décarbonisation déployés par des transporteurs canadiens, le groupe Canada Steamship Lines a mené des essais de biocarburant réduisant les émissions de CO_2 de 23 %.

Without wanting to be quoted, some do wonder how the vast need for cleaner energy by transportation overall and industry in general might affect both the availability and costs of cleaner energy sources going forward. One possibility is negotiating the necessary supply as part of agreements to ship or store it for other uses.

There are also some who still don't understand why there isn't more emphasis on supporting the system's use to fuller capacity to reduce the greater emissions generated by rail and road transportation. Still others in the wider sector wonder why the priority isn't on shipping the country's natural gas to countries where coal-sourced power is still used in abundance. While Canada's footprint might increase slightly, the worldwide reduction could be significant.

Asking the big picture questions while scrutinizing the details that can add up to notable carbon savings will be part and parcel of the challenges moving forward.

compagnés de politiques favorisant l'égalité des règles du jeu et encourageant les adopteurs précoces de carburants renouvelables.

Sans vouloir être cités, certains se demandent comment l'énorme besoin d'énergie plus propre pour les transports et pour l'industrie en général pourrait influer sur la disponibilité et sur le prix de sources d'énergie plus propre. Il pourrait être opportun, par exemple, de négocier l'approvisionnement nécessaire dans le cadre d'ententes visant le transport ou le stockage à d'autres fins.

Par ailleurs, il y en a qui ne comprennent toujours pas pourquoi on ne favorise pas davantage l'utilisation de toute la capacité du réseau afin de réduire les émissions par rapport au transport ferroviaire ou routier. D'autres encore se demandent pourquoi on n'accorde pas la priorité à l'expédition du gaz naturel du Canada vers des pays qui utilisent encore largement le charbon dans la production d'électricité. L'empreinte du Canada pourrait augmenter légèrement, mais la réduction à l'échelle mondiale serait importante.

Pour relever les défis de l'avenir, il faudra poser les grandes questions tout en portant attention aux détails qui peuvent mener à d'importantes réductions de l'empreinte carbone.

Tom Peters

Marlene Usher a fait de Sydney une grande destination de croisière

Marlene Usher a paru momentanément hésitante lors de notre récente conversation au sujet de sa décision de quitter son poste de chef de la direction de la Société de développement du Port de Sydney. Elle a commencé à se remettre en question lors d'une récente journée de célébrations débordant d'enthousiasme, tenue au port, mais reste finalement certaine d'avoir pris la bonne décision.

Marlene Usher's key legacy: piloting Sydney into a major cruise destination

Marlene Usher sounded a little apprehensive for a moment or two during our recent conversation on her decision to retire from her position as Chief Executive Officer of the Port of Sydney Development Corporation, formerly the Sydney Port's Corporation. She said she started to second guess herself during a recent and very enthusiastic port's day event but did feel she was doing the right thing.

Pictured on the waterfront, Marlene Usher recently announced her retirement at the helm of the Port of Sydney Development Corporation.

Marlene Usher a récemment annoncé qu'elle quitte son poste de chef de la direction de la Société de développement du port de Sydney.

©PORT OF SYDNEY

Ms. Usher, who wrapped up her eight and a half year tenure at the port's helm at the end of June, was leaving with a sense of satisfaction - knowing the Cape Breton port is in a viable position.

A Certified Professional Accountant, Ms. Usher was asked by the Cape Breton Regional Municipality (CBRM), which basically ran the port, and a newly created board, if she would be interested in taking on the CEO's role.

She had been the acting CEO of Enterprise Cape Breton Corporation (ECBC), a federal agency that worked to support local business. However, the federal government shut down the agency, much to the disappointment of the local community. It left Ms. Usher without a job but still a federal executive. In her role with ECBC she had worked on various projects with the port and was familiar with the asset and the staff so "I jumped at the opportunity," she said.

It was also during a time when the CBRM was working with Sydney Harbour Investment Partners (SHIP) on a private industry project to develop a major container terminal. While the terminal is not moving forward at this time, the private sector is looking at that site as a marshaling yard for offshore wind energy projects.

In her new position Ms. Usher was quick to set some goals.

"We wanted to solidify our role as a cruise port," she said. The port has a small footprint within the municipality so cruise was an obvious choice to build revenues.

She took on the cruise portfolio and focused on the development of a second cruise berth. Known as the Liberty Pier, the second berth opened in 2020, but never received its first ship until May 2022 as the pandemic shut down cruise operations for over two years.

Record cruise activity foreseen in 2023

However, cruise, the largest revenue generator at the port, has bounced back and is expected to post a record year in 2023 with 112 vessel calls scheduled and over 200,000 passengers.

"Right now our cruise (activity) is bigger than Saint John," she affirmed. Citing the extensive waterfront boardwalk in Halifax as an example, Ms. Usher said Sydney needs to develop infrastructure on its boardwalk to entertain cruise passengers, tourists and the community.

But growing cruise business has not been the only goal. "We want to expand our level of service," she said, citing a number of potential projects such as working with a local company to remediate gray water, black water and scrubber water from vessels; meeting the challenge of getting tug service in the harbor; shore power for cruise ships; infilling of "our Fisherman's Cove" to construct a large platform for kiosks and a stage; dock repairs and the creation of an urban market in the cruise pavilion.

The contentious issue of new navigation aids for the harbor, following a $38-million channel dredge project was completed in 2012, has been finally settled.

"We worked with stakeholder groups, had meetings with Coast Guard and that nav aides will be installed at a significant cost ($4 million) by November, 2023," she said.

Après avoir dirigé le Port du Cap-Breton pendant huit ans et demi, Mme Usher partait à la fin juin avec un sentiment de satisfaction, sachant que le Port est en bonne posture.

Mme Usher, comptable professionnelle agréée, avait été invitée à assumer la responsabilité de chef de la direction par la Municipalité régionale du Cap-Breton (MRCB), qui gérait le Port, et le conseil d'administration qui venait d'être créé.

Elle avait été la première dirigeante par intérim de la Société d'expansion du Cap-Breton (SECB), un organisme fédéral au service des entreprises locales. Quand le gouvernement fédéral avait fermé la SECB, décevant la communauté locale, Mme Usher perdait son affectation mais restait gestionnaire supérieure fédérale. À la SECB, elle avait travaillé à divers projets avec le Port, de sorte qu'elle connaissait bien le Port et son personnel. Par conséquent, «j'ai sauté sur l'occasion», dit-elle.

C'était aussi une époque où la MRCB travaillait avec le groupe Sydney Harbour Investment Partners (SHIP) à un projet industriel privé de grand terminal à conteneurs. Le projet de terminal n'avance pas actuellement, mais le secteur privé envisage le site en cause comme aire de triage pour des projets d'énergie éolienne en mer.

Mme Usher a d'emblée fixé des objectifs dans ses nouvelles fonctions.

«Nous voulions consolider notre rôle comme Port pour les croisières», dit-elle. Le Port a une présence limitée dans la municipalité, et les croisières étaient un choix évident pour augmenter les revenus.

Elle s'est emparée du dossier des croisières, en se penchant sur l'aménagement d'un deuxième mouillage pour les paquebots de croisière. Il s'agit du Liberty Pier, qui a été inauguré en 2020 mais n'a accueilli son premier navire qu'en mai 2022 car la pandémie a entraîné l'arrêt des croisières pendant plus de deux ans.

Record en vue pour les croisières en 2023

Cependant, les croisières ont rebondi, représentant la plus grande source de revenus du Port. En 2023, c'est un nombre record de 112 navires et 200 000 passagers qui sont attendus.

«Aujourd'hui, notre activité croisières dépasse celle de Saint John», affirme-t-elle. Évoquant l'exemple de la promenade de front de mer à Halifax, Mme Usher souhaite que Sydney développe l'infrastructure de sa propre promenade pour le plaisir des passagers, des touristes et de la communauté.

Le développement de l'activité croisières n'est toutefois pas le seul objectif. «Nous voulons bonifier notre niveau de service», dit-elle. Elle cite divers projets potentiels: coopérer avec une entreprise locale pour assainir les eaux grises, les eaux noires et les eaux des épurateurs des navires; relever le défi d'assurer un service de remorquage dans le Port; fournir une alimentation électrique à quai pour les paquebots de croisière; réaménager notre «Fisherman's Cove», en construisant une grande plateforme pour des kiosques et une scène; effectuer des réparations aux quais; et créer un marché urbain dans le pavillon des croisières.

La question litigieuse de nouvelles aides à la navigation pour le havre, à la suite d'un projet de dragage de chenaux de 38 millions de dollars terminé en 2012, a finalement été réglée.

©PORT OF SYDNEY/JORDAN PIKE

Cruise activity, the largest revenue generator at the port, is heading for a record season this year.

L'activité des croisières, la plus grande source de revenus du port, est en voie de connaître une saison record cette année.

«Nous avons travaillé avec des groupes de parties intéressées, nous avons eu des réunions avec la Garde côtière, et les nouvelles aides seront installées (au coût de 4 millions de dollars) d'ici novembre 2023», a-t-elle dit.

À la suite du départ de Mme Usher et du projet peut-être le plus gratifiant de son mandat, le Port quittera la tutelle de la MRCB et deviendra une entité indépendante, louant ses installations de la municipalité.

«Nous avons travaillé les six derniers mois pour rompre les liens, dit-elle. Nous sommes vraiment très près d'aboutir, et j'espère qu'un accord sera conclu avant que je parte.»

L'indépendance donnera au Port la possibilité de rechercher des fonds pour des investissements en immobilisations.

La MRCB sait à quel point le Port est important, mais dispose de fonds limités pour son développement.

Mme Usher croit qu'en devenant indépendant, le Port sera en bonne posture.

«Nous avons un plan stratégique et nous sommes très bien outillés pour la croissance», et un nouveau modèle de gouvernance «sera un énorme atout pour l'avenir du Port».

Quand on lui demande si l'accession du Port à l'indépendance serait un objectif gratifiant, elle répond: «Je considère que ce serait très gratifiant.»

A postscript to Usher's departure, and quite possibly the most satisfying project in her time in office, will be moving the port from under the CBRM umbrella and making it independent port with assets leased from the municipality.

"We have been working over last six months to break away from them. We are really close and I'm hoping we can get an agreement before I leave," she said

Being independent would give the port the ability to seek funds as an agency for capital investment.

CBRM knows the importance of the port but has limited funds available for its development.

Ms. Usher feels that with its independence, the port will be on solid ground.

"We have a strategic plan and are very well versed for growth," and a new governance model will "be a huge boost to the future of this port."

Asked if gaining port independence would be a rewarding goal, she said, "I would consider that to be very rewarding."

Colin Laughlan

A go-to quiet diplomat takes the helm at the Chamber of Shipping

Bonnie Gee never aspired to the presidency of the Chamber of Shipping in BC. "Absolutely not! This was never something I thought I'd take on," she says of her new role at the organization where as a university student she started with a summer job over 30 years ago.

Professor emeritus Trevor Heaver, former Chair of UBC's prestigious Transportation and Logistics program – and one of the world's foremost maritime economists – remembers her as "bright, quietly outgoing and had been interested in learning more about the shipping industry." For Ms. Gee, however, her ascent to the top job was due to more than a solid academic education.

"I came on full-time after I graduated in 1991," she recounted for *Maritime Magazine* this spring, just six weeks into her new position. "I was just the administrative assistant back then and I pretty much did everything – invoicing, registering vessels, and eventually taking on more responsibility like implementing the oil response administration systems." She also credits formative lessons early in life to her family upbringing.

"I grew up in a small community of Vancouver Island. My father and my mother had a corner grocery store. Dad was like the butcher, the electrician, the postmaster, the hardware store operator, and not long after we were born we were actually working in the store. I think that developed my work ethic, wanting to serve your customers well. I guess I just found a natural fit for me in a membership association."

In 2008, her 'natural fit' led to Ms. Gee's promotion to Vice President, a senior executive position she held under two successive presidents. Gaining wide-spread industry respect, her quiet diplomacy and collaborative style became the hallmark of her increasing reputation as the get-it-done person for maritime initiatives.

Many 'firsts' accomplished with the organization included mid-ocean ballast water exchange, a marine emissions inventory from vessel data collected, voluntary vessel slowdown to reduce underwater noise to protect Southern Resident Killer Whales in coastal waters, and a Covid vaccination program for foreign seafarers ("the most fulfilling" she confessed.) Lesser known but no less important was her ongoing effort over the past decade to convince

Une diplomate discrète mais efficace à la présidence de la Chamber of Shipping

Bonnie Gee n'avait jamais aspiré à devenir présidente de la Chamber of Shipping of British Columbia. «Absolument pas, dit-elle. Ce n'était pas une responsabilité que je pensais que j'assumerais.» C'est pourtant son nouveau rôle au sein de l'organisation où elle a débuté par un emploi d'été, quand elle étudiait à l'université il y a plus de 30 ans.

Le professeur émérite Trevor Heaver, ancien directeur du prestigieux programme des transports et de la logistique de l'Université de la Colombie-Britannique – et un des plus éminents économistes maritimes dau monde – se rappelle d'elle comme étant «brillante, discrète mais communicative, intéressée à en apprendre davantage sur le secteur maritime». Cependant, l'ascension de Mme Gee n'est pas seulement attribuable à sa solide formation universitaire.

«J'ai commencé à temps plein après avoir obtenu mon diplôme en 1991», a-t-elle indiqué au *Maritime Magazine* le printemps dernier, à peine six semaines après son entrée en fonction dans son nouveau poste. «À l'époque, j'étais simplement l'adjointe administrative, et je faisais de tout – facturation, enregistrement des navires et, avec le temps, davantage de responsabilités, comme la mise en place des systèmes d'administration des interventions en cas d'incident liés à des produits pétroliers.» Elle attribue aussi à son éducation familiale les leçons qu'elle a apprises tôt dans la vie.

«J'ai grandi dans une petite communauté de l'île de Vancouver. Mon père et ma mère avaient une petite épicerie. Mon père était comme le boucher, l'électricien, le maître de poste, le quincailler. Dès le plus jeune âge, nous étions au travail dans le magasin. Je crois que c'est ce qui a façonné mon éthique du travail, ma volonté de bien servir les clients. Je suppose que cela me convenait naturellement de travailler dans une association de membres.»

En 2008, cela lui convenait si bien que Mme Gee a été promue vice-présidente, un poste qu'elle a assumé sous deux présidents successifs. Elle a acquis le respect de l'industrie. Sa diplomatie discrète et son style collaboratif sont devenus les traits marquants de sa réputation grandissante comme personne-ressource efficace pour les initiatives maritimes.

Il y aura de nombreuses premières avec l'organisation, y compris l'échange de l'eau de ballast en mer, la collecte de données des navires pour un inventaire des émissions maritimes, le ralentissement volontaire des navires pour réduire

©DHAVAL SHAH

Bonnie Gee is pictured at the helm of a simulator of the British Columbia Institute of Technology.

Bonnie Gee est photographiée aux commandes d'un simulateur du British Columbia Institute of Technology.

le bruit sous-marin afin de protéger les épaulards résidents du Sud dans les eaux côtières et un programme de vaccination des marins étrangers contre la COVID (la réalisation «la plus gratifiante», avoue-t-elle). Fait moins connu mais tout aussi notable, elle s'est inlassablement employée, au cours de la dernière décennie, à convaincre le gouvernement fédéral de créer un guichet unique maritime – plateforme de transfert électronique de données navire-terre. Ses efforts ont abouti l'année passée à une ordonnance maritime en droit maritime international à mettre en œuvre d'ici 2024.

En devenant présidente, Mme Gee est la première femme à diriger la Chamber of Shipping et la première personne à le faire à la suite d'une promotion à l'interne. L'organisation représente aujourd'hui plus de 200 membres – armateurs

the federal government to develop a Maritime Single Window – a ship-to-shore data exchange platform – that culminated last year with a mandatory order in international maritime law for implementation by 2024.

With her appointment as President, Ms. Gee is the first woman, and the first employee promoted internally, to lead the Chamber of Shipping. The organization now represents over 200 members – international ship owners and operators of vessels calling at Canada's west coast.

"It's a little bit daunting," she admitted, "but I'm excited because I've been able to build a team of people to support me." Indeed, recent new positions include a Director of Policy and Partnerships, a Senior Analyst of Marine Operations, and a Communications Manager –

the multiple roles Ms. Gee has performed on her own in bringing the Chamber to its current prominence. As she takes the helm, however, she acknowledges another aspect in her new position that will require a greater degree of involvement – that of governmental lobbying.

"I haven't had to deal with the political piece as much because that's always been the responsibility of the President – so I'm a little bit new to that," she admitted, "but it's definitely something I'm looking forward to doing. Fortunately, I have a very supportive board. I know I can always give them a call if I need advice or support."

Prioritizing supply chain and other challenges

A hefty and challenging agenda this year will no doubt provide ample opportunity for Ms. Gee to hone her new skill set. Priorities focus on ensuring a 'fluid, resilient and sustainably maintained supply chain', along with a 'clear and certain regulatory environment promoting competitiveness and market access'. Among key matters to be addressed, Ms. Gee commented on:

1) Digitalization: "There will be some challenging conversations with people to change how they do business or what information they share, but we definitely need to look at optimizing port operations.

2) Trans Mountain Pipeline expansion will see a tanker a day: "It starts operating at the end of this year."

3) Roberts Bank Terminal 2 approval: "Shipping will need to mindful of cumulative effects, reducing (environmental) impact where possible."

4) Decarbonization: "Not sure what we may be capable of providing by way of alternative fuels on the west coast."

5) Railways: "We all want greater predictability, what's moving, and what's arriving at the terminals."

6) Indigenous Communities: "We're just at the start of Reconciliation."

7) Public Communications: "There's a lack of awareness of the shipping industry – we need to focus on increasing awareness of how important the industry is to all Canadians.

Ms. Gee's track record bodes well for success in all the above. This year the Chamber of Shipping is celebrating its 100th anniversary and will host a maritime conference and gala dinner in Vancouver to coincide with World Maritime Day on September 28.

internationaux et exploitants de navires faisant escale le long de la côte ouest du Canada.

«C'est un peu intimidant, admet-elle. Cependant, je suis emballée, parce que j'ai pu m'entourer d'une équipe pour m'appuyer.» De nouveaux postes ont été créés, comme ceux de directeur des politiques et des partenariats, d'analyste principal des opérations maritimes et de directeur des communications – autant de rôles que Mme Gee a assumés elle-même en donnant à l'organisation l'importance qu'elle revêt aujourd'hui. Elle n'en reconnaît pas moins qu'un autre aspect de son nouveau poste exigera un plus grand engagement de sa part : le lobbying auprès du gouvernement.

«Je n'ai pas eu tellement à m'occuper du côté politique, parce que c'était toujours la responsabilité du président, dit-elle. Donc, je suis un peu néophyte en la matière, mais je suis impatiente de m'y mettre. Heureusement, j'ai un conseil d'administration qui offre un bon appui. Je sais que je peux toujours m'adresser à lui si j'ai besoin de conseils ou de soutien.»

Prioriser la chaîne d'approvisionnement et autres défis

Les dossiers nombreux et délicats qui sont au programme cette année donneront assurément à Mme Gee l'occasion de développer ses compétences. Au cœur des priorités figurent une chaîne d'approvisionnement fluide, résiliente et entretenue de façon durable, ainsi qu'un environnement réglementaire clair et certain favorisant la compétitivité et l'accès aux marchés. Mme Gee note en particulier les aspects suivants exigeant de l'attention:

1) Numérisation: «Il y aura des conversations difficiles sur la nécessité de changer les façons de faire et sur les renseignements qu'il faut ou non partager, mais il est certain que nous devons chercher à optimiser les opérations portuaires.»

2) Prolongement du pipeline Trans Mountain (qui entraînera l'arrivée d'un navire pétrolier par jour): «Il entrera en service à la fin de l'année.»

3) Approbation du terminal 2 à Roberts Bank: «Il faudra être attentifs aux effets cumulatifs, et réduire l'impact (environnemental) dans toute la mesure du possible.»

4) Décarbonisation: «Il reste à voir ce que nous pourrons fournir comme carburants de remplacement sur la côte Ouest.»

5) Chemins de fer: «Nous voulons une plus grande prévisibilité, savoir ce qui est en mouvement et ce qui va arriver aux terminaux.»

6) Communautés autochtones: «Nous sommes à peine au début de la réconciliation.»

7) Communications publiques: «Il y a un manque de connaissance de l'industrie maritime. Nous devons faire mieux savoir à quel point l'industrie est importante pour tous les Canadiens.»

Les antécédents de Mme Gee augurent bien du succès sur tous ces points. Cette année, la Chamber of Shipping célèbre son 100e anniversaire. Elle organisera une conférence maritime et un gala à Vancouver, le 28 septembre, Journée mondiale de la mer.

Nick Savvides

Des drones au service de la sécurité des opérations portuaires à Anvers

L'évolution des chaînes d'approvisionnement légitimes au Port d'Anvers-Bruges s'est accompagnée d'une évolution plus troublante de chaînes d'approvisionnement illicites. Tant Anvers que Rotterdam sont privilégiées comme portes d'entrée pour la contrebande de cocaïne transportée à bord de navires.

Ces développements ont mené à d'importants changements aux deux ports. Les autorités néerlandaises et belges ont investi dans des scanners et du personnel pour lutter contre l'afflux de drogues en provenance d'Amérique latine.

La sécurité des opérations portuaires a été rehaussée grâce à un système exploitant la technologie des drones, premier en son genre au monde, selon le responsable de la plateforme d'innovation du Port d'Anvers-Bruges, Bob Spanoghe.

L'autorité belge de l'aviation civile a autorisé l'utilisation de six drones pour surveiller les opérations sur l'ensemble des 120 km² des installations anversoises du Port. Le système de drones, appelé D-Hive, est destiné à servir aussi à Zeebruges à une date ultérieure.

Drone technology making Antwerp port operations more secure

The shift in legitimate supply chains at the port of Antwerp-Bruges is mirrored by a more troubling shift in illicit supply chains with both Antwerp and Rotterdam targeted as the preferred entry points for cocaine smuggled on board ships.

Developments in both trades have led to significant changes at both the port of Antwerp-Bruges and Rotterdam with the Dutch and Belgian authorities investing in scanners and personnel to fight the deluge of drugs coming from Latin America.

Port operations have been made more secure with the world's first drone technology system, according to the Port of Antwerp-Bruges' innovation platform manager, Bob Spanoghe.

A pool of six drones have been given permission by Belgium's civil aviation authority to monitor operations across the port's 120-square km Antwerp facility, with plans to expand the drone system, known as D-Hive, to Zeebrugge at a later date.

A pool of six drones monitor operations in a 120 sq km port area.

Une flotte de six drones surveille les opérations dans une aire de 120 km² du port.

© PORT OF ANTWERP-BRUGES

euromaritime

Trade fair for an
innovative marine industry

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

MARSEILLE
PARC CHANOT - FRANCE

A STREAM OF OPPORTUNITIES !

TO EXHIBIT
CONTACT OUR SALES TEAM
saleseuromaritime@sogena-events.com

EUROMARITIME.FR

© PORT OF ANTWERP-BRUGES

Staffers on the D-Hive system benefit from a precise view of operations.

Les opérateurs du système D-Hive profitent d'une vue impeccable des activités.

«Le système D-Hive permet une surveillance hors visibilité directe pour le repérage d'incidents et pour la planification portuaire», explique M. Spanoghe.

Il précise que le réseau D-Hive sera en vol jusqu'à 18 heures par jour, effectuant quelque 500 vols par mois. Il servira à la planification avant les arrivées de navires au Port, mais ce n'est pas tout: cette année, à la suite d'un déversement accidentel d'hydrocarbures, les drones ont permis d'économiser des millions de dollars.

«Le capitaine du Port a utilisé les drones pour suivre l'étendue du déversement et prendre de meilleures décisions en vue de le contenir, indique M. Spanoghe. Dans le passé, il aurait dû interrompre les opérations portuaires jusqu'à ce que l'incident soit réglé, ce qui aurait coûté des millions de dollars. Grâce aux drones, il a pu poursuivre les opérations pendant l'intervention pour endiguer le déversement.»

Les images en direct fournies par les caméras du réseau D-Hive s'ajouteront aux données des capteurs déjà utilisés par le Port pour créer un jumeau virtuel de l'ensemble du port d'Anvers-Bruges. L'autorité portuaire disposera ainsi d'une vue globale des opérations portuaires, en temps réel.

D-Hive ne possède pas actuellement de capteurs «renifleurs» pouvant analyser les gaz d'échappement des navires afin de vérifier la conformité à la réglementation environnementale, mais le système pourra en être doté à l'avenir.

M. Spanoghe précise aussi que D-Hive ne sera pas utilisé dans la lutte contre le florissant trafic de drogues au Port

"The D-Hive system allows a beyond visual line of sight monitoring for incidents at the port and for port planning," explained Mr Spanoghe.

He said that the D-Hive network, which will fly up to 18 hours a day, with some 500 flights per month, will allow port planning ahead of vessel arrivals at the port, however, he went on to explain how the drones had saved millions of dollars, following an oil spill incident at the port this year.

"The harbour master used the drones to monitor the extent of the spill and to make better decisions to contain it, whereas in the past he would have had to stop port operations, at a cost of millions of dollars, until the incident had been dealt with, he managed to continue operations while the clean up operation contained the spill," explained Mr Spanoghe.

D-Hive's live streaming from cameras will operate alongside the existing sensor system already established at the port, but now the port has established a digital twin, of the entire Port of Antwerp-Bruges area that will give the port authority an overview of port operations in real time.

D-Hive does not currently have 'sniffer' sensors, which will analyse the exhaust from vessels to make certain ships comply with environmental regulations, although there is an option to add this at a later date.

However, Mr Spanoghe also pointed put that D-Hive will not be used to fight the burgeoning drugs trade at the Belgian port, though he concedes that should "a drone

spots something on the ground we will share data with police and the customs department and the drones could play a bigger role in crime prevention in future".

Drugs smuggled through the port have become a significant problem according to the Belgian government.

Vincent Van Peteghem, Belgium's deputy prime minister and minister of finance, announcing a €70m investment which would see scanners posted at every terminal in the Belgian gateway.

However, Mr Van Peteghem admitted: "The use of drugs is becoming more and more normalised in society and so the users of drugs need to look in the mirror at themselves as they're putting our security in danger."

Fighting the illicit drug trade has become an existential threat for the Belgian government with drug gangs engaging in wars on the streets of the Antwerp, which saw the death of an 11-year-old girl, shot by stray bullet in her own home earlier this year.

With the illegal trade seemingly going strong the more conventional trade has also undergone something of a transformation following the end of the pandemic and the challenges that have developed because of the Ukraine war.

Shifting patterns in Canadian trade with Port of Antwerp

Meanwhile, in a topsy turvy market, Canadian trade with its main port partner in Europe has seen massive fluctuations in both containerised cargo and the bulk cargoes necessary for manufacturing.

First quarter figures show a 12.6% boost for containerised trade, for cargo to and from the Port of Antwerp-Bruges, but that is only part of the trading story. With manufacturing raw materials such as iron ore and, in particular, agricultural fertilizers reflecting the changing supply chains following Russia's invasion of Ukraine.

Canadian container exports nearly doubled from Q1 to Q3 2022, increasing from just under 40,000 TEUs to a little over 60,000 TEUs, while imports also increased from 36,000 TEUs to 53,000 in the same period.

Both containerised exports and imports had slipped back to 45,500 and 38,000 TEUs respectively by Q1 this year. In total Q1 2022 saw freight between Canada and Antwerp hit 75,399 TEUs, an 11% increase in Q1 this year meant that 83,665 TEUs were transported between the port of Antwerp-Bruges and mainly Montreal port.

More dramatically bulk exports, generally seen as the raw materials for containerised goods, have declined 41.7% to 118,453 tonnes mainly due to the collapse in iron ore exports, which in Q1 2022 were 152,600 tonnes, but in 2023 were down to zero. Fertilizer exports, on the other hand, had more than doubled to 108,000 tonnes, a 114% surge.

Canadian fertilizer imports, at a more modest 10,000 tonnes in Q1 last year, slipped to zero this year, while petroleum product imports have been boosted by 40.2% to 139,000 tonnes.

belge, mais que «si un drone repère quelque chose au sol, nous communiquerons l'information à la police et aux douanes, et les drones pourraient jouer un plus grand rôle dans la prévention du crime à l'avenir».

Le passage de drogues par le Port est devenu un grand problème, selon le gouvernement belge.

Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances de Belgique, a annoncé un investissement de 70 millions d'euros dans l'installation de scanners à chaque terminal de la porte d'entrée belge.

Cependant, reconnaît M. Van Peteghem, «la consommation de drogues devient de plus en plus normalisée dans la société, donc les consommateurs doivent prendre conscience du fait qu'ils compromettent notre sécurité».

Pour le gouvernement belge, le trafic de drogues illicites est devenu une menace existentielle. Des gangs de narcotrafiquants se font la guerre dans les rues d'Anvers. Cette année, une fillette de 11 ans a été tuée dans sa propre maison par une balle perdue.

Alors que le trafic illégal semble se développer, le trafic plus conventionnel a aussi subi une transformation après la fin de la pandémie et les problèmes engendrés en raison de la guerre en Ukraine.

Évolution du commerce canadien avec le Port d'Anvers

Dans un marché chambardé, le commerce du Canada avec son principal port partenaire en Europe a connu d'énormes fluctuations tant pour les conteneurs que pour le vrac alimentant le secteur manufacturier.

Au premier trimestre, le volume de conteneurs à destination et au départ du Port d'Anvers-Bruges a augmenté de 12,6 %, mais ce n'est là qu'une partie du tout. Les matières premières comme le minerai de fer et, en particulier, les engrais agricoles ont été touchés par les changements dans les chaînes d'approvisionnement à la suite de l'invasion russe de l'Ukraine.

Les exportations canadiennes par conteneurs ont presque doublé entre le premier trimestre et le troisième trimestre de 2022, passant d'un peu moins de 40 000 EVP à plus de 60 000 EVP. Les importations ont aussi augmenté dans la même période, passant de 36 000 EVP à 53 000 EVP.

Tant les exportations que les importations par conteneurs ont ensuite reculé, s'établissant à 45 500 et 38 000 EVP respectivement au premier trimestre de cette année. Au total en 2022, le trafic entre le Canada et Anvers s'élevait à 75 399 EVP au premier trimestre; une hausse de 11 % au premier trimestre de cette année porte le total à 86 665 EVP entre le Port d'Anvers-Bruges et le Canada, principalement le Port de Montréal.

Le changement est plus important pour les exportations de vrac, souvent des matières premières pour les biens conteneurisés. Elles ont baissé de 41,7 %, à 118 453 tonnes, principalement du fait de l'effondrement des exportations de minerai de fer. Celles-ci s'élevaient à 152 600 tonnes au premier trimestre de 2022, mais étaient à zéro en 2023. En revanche, les exportations d'engrais ont plus que doublé, atteignant 108 000 tonnes, une hausse de 114 %.

Les importations canadiennes d'engrais étaient de 10 000 tonnes au premier trimestre de l'année passée, mais il n'y en a eu aucune cette année. Les importations de produits pétroliers ont grimpé de 40,2 %, à 139 000 tonnes.

Carroll McCormick

Des lectures informatives sur le changement climatique et ses effets sur la glace et la haute atmosphère

Comme la plupart des Canadiens au sud de la limite forestière, j'ai rarement l'occasion de me rendre sur nos terres arctiques ou de profiter de la compagnie de leurs habitants. Cependant, certaines lectures m'en rapprochent. En voici trois que j'ai découvertes récemment.

En 2002-2003, des Inuits vivant à Kangiqsujuaq, Ivujivik et Puvirnituq au Nunavik (Québec) ont participé à une série d'ateliers visant à recueillir leurs observations sur la façon dont les changements climatiques les touchaient. Dans l'exercice financé entre autres au titre de l'Initiative des écosystèmes du Nord [la liste complète des sources de financement et des membres de l'équipe se trouve ici: https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2016/07/Nunavik.pdf], les participants ont fait état de changements climatiques qu'ils avaient constatés, de leurs effets et de nombreuses stratégies d'adaptation.

Un rapport soigné de 20 pages a été publié, *Unikkaaqatigiit: Putting the human face on climate change. Perspectives from Nunavik Communities*. Il se trouve aisément en ligne, et

Informative documents covering climate change, vanishing ice, and shrinking upper atmosphere

Like most Canadians south of the tree line, I have few opportunities to travel to our Arctic lands or enjoy the company of its inhabitants. Good reads do bring me closer though. Here are three picks I recently enjoyed.

In 2002-2003, Inuit residents of Kangiqsujuaq, Ivujivik and Puvirnituq in Nunavik, Quebec, participated in a series of workshops designed to collect their observations on how climate change affected them. Funded by the Northern Ecosystem Initiative and others [See the full workshop team and the funding parties here: https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2016/07/Nunavik.pdf] residents reported climate changes and effects that they had observed, how they impacted them, and numerous adaptative strategies.

A tidy 20-page read titled "Unikkaaqatigiit: Putting the human face on climate change. Perspectives from Nunavik Communities" – easy to find online and a cultural primer of sorts too - resident Inuit reported unpredictable wea-

A compelling illustration of how much the vanishing Arctic ice is severely hampering polar bear hunting tasks.

Une illustration saisissante du degré auquel la dégradation de la glace arctique complique la chasse pour les ours polaires.

©DREAMSTIME

ther, earlier ice thaws, later fall freeze-ups, and much more. Among other things, these changes were trashing some of their weather prediction skills, making travel more dangerous, and negatively affecting the habits and health of land and marine plants and creatures in the delicate ecosystems in which the Inuit have learned over millennia to survive.

Adaptations included more protection from the sun, more cabins on the land to wait out poor weather, better communication between communities, and stopping harmful development and research projects. Recommendations included turning meat more often when set out to dry, more weather system news, and alerting the international community about harmful development and research projects.

Changing shipping conditions

Shipping companies I have reported on elsewhere in *Maritime Magazine* have shared numerous observations about changing weather and sea conditions. For those interested in the loss of sea ice due to climate change, a detailed, but very readable, 2023 document by Environment and Climate Change Canada titled Canadian Environmental Sustainability Indicators: Sea ice in Canada [see: https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/sea-ice/2023/sea-ice-en.pdf]. It states that, "Human-induced warming from greenhouse gas emissions and climate variability has resulted in an unprecedented loss of sea ice over the last 50 years."

The report divides "Northern Canadian Waters" into nine sub-regions. While each has its own summer sea ice trends, all have seen a decline in summer sea ice – from 3.2% to 15.7% per decade between 1968 and 2022.

The prospect of vanishing sea ice has countries and companies drooling over shorter shipping routes, extended shipping seasons, tourism, resource extraction - the exploitative works – but there will be the inevitable downsides, considering who is at the wheel. "These activities bring new risks of marine accidents from a changing sea ice cover that can put people and ecosystems at risk and place additional stress on limited search and rescue and disaster response capacity," the report states.

Completing my little trilogy, I was struck by the clarity of an article dated May 18, 2023, published by *Yale Environment 360*: The Upper Atmosphere is Cooling, Prompting New Climate Concerns, by Fred Pearce. Easy to locate, it discusses how human GHG emissions are playing havoc with more than just the troposphere, which begins at ground level and tops out at an altitude of between eight and 14.5 kilometres (five to nine miles). Above it, in ascending order, is the stratosphere, mesosphere and thermosphere, the latter of which tops out at an altitude of about 644 km, or 400 miles.

il est révélateur. Les participants inuits ont signalé une météo imprévisible, des dégels précoces, des gels tardifs et bien plus encore. Les changements ont mis à mal leurs aptitudes à prévoir la météo, rendu les déplacements plus dangereux et nui aux habitudes et à la santé de plantes et créatures terrestres et marines dans des écosystèmes fragiles où les Inuits ont appris à survivre au fil des millénaires.

Parmi les adaptations figurent des mesures de protection contre le soleil, l'ajout de cabines sur terre où attendre la fin d'épisodes de mauvais temps, l'amélioration des communications entre communautés, l'arrêt de projets de développement nuisibles et la réalisation de travaux de recherche. Il y a aussi des recommandations, comme retourner plus souvent la viande mise à sécher, produire davantage de bulletins météo et sensibiliser la communauté internationale au sujet de travaux de recherche et de projets de développement nuisibles.

Conditions de navigation changeantes

Des compagnies maritimes dont j'ai parlé ailleurs dans le *Maritime Magazine* ont fait de nombreuses observations sur les changements dans les conditions météorologiques et maritimes. Pour ceux qui s'intéressent à la perte de glace de mer en raison des changements climatiques, le ministère canadien de l'Environnement et du Changement climatique a produit en 2023 un rapport détaillé mais très accessible, intitulé *Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement: glace de mer au Canada* [voir: https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/sea-ice/2023/glace-de-mer-fr.pdf]. On y lit que le réchauffement causé par l'homme en raison de ses émissions de gaz à effet de serre et la variabilité climatique se sont traduits par une perte sans précédent de glace de mer arctique au cours des 50 dernières années».

Le rapport divise les «eaux du Nord canadien» en neuf sous-régions. Chacune a ses propres tendances en ce qui concerne la glace de mer estivale, mais toutes y ont vu un déclin – de 3,2 % à 15,7 % par décennie, entre 1968 et 2022.

La perspective d'une disparition de la glace de mer a amené des pays et des compagnies à se réjouir de pouvoir profiter de routes maritimes plus courtes, de saisons de navigation plus longues, de possibilités touristiques, de ressources minières – autant d'atouts à exploiter. Cependant, il y aura aussi d'inévitables inconvénients, compte tenu des acteurs en jeu. Selon le rapport: «Ces activités entraînent de nouveaux risques d'accidents et de déversements en raison des conditions plus rigoureuses, comme la glace flottante, la couverture changeante de la glace de mer et les conditions météorologiques extrêmes. Ces facteurs peuvent mettre les personnes et les écosystèmes en danger et accentuer la pression sur la capacité de recherche et sauvetage et d'intervention en cas de catastrophes.»

Dernier élément de ma trilogie, j'ai apprécié la clarté d'un article de Fred Pearce paru le 18 mai 2023 dans la revue *Yale Environment 360*: «The Upper Atmosphere is Cooling, Prompting New Climate Concerns». Il aborde les dérèglements que causent les émissions de GES attribuables à l'activité humaine au-delà même de la troposphère – qui va du niveau du sol à

une altitude de 8 à 14,5 km. Au-dessus, il y a la stratosphère, puis la mésosphère, puis la thermosphère, laquelle culmine à environ 644 km.

M. Pearce rapporte que ces zones supérieures, qui sont en voie de s'amincir, sont perturbées par d'énormes vents et d'énormes courants d'air ascendants et descendants envahissant occasionnellement la troposphère.

La structure thermique de l'atmosphère terrestre change, dit M. Pearce. En conséquence, entre autres, la perte d'ozone s'accentue au-dessus de l'Arctique, menant au premier véritable trou dans la couche d'ozone de l'Arctique. Le refroidissement des couches supérieures pourrait altérer la météo et le climat au niveau du sol. Par exemple, l'Amérique du Nord a déjà connu des phénomènes météorologiques extrêmes du fait que cet air froid exerce une pression sur le courant-jet de l'Atlantique.

Mr. Pearce describes these shrinking (yup, shrinking) upper zones as being "… buffeted by huge winds and huge tides of rising and descending air that occasionally invade our troposphere."

The thermal structure of the Earth's atmosphere is changing, Mr. Pearce writes. The effects include the worsening of ozone loss over the Arctic, including the Arctic's "first full-blown ozone hole." And the cooling of those upper spheres could affect weather and climate at ground level; e.g., North America has already experienced extreme weather as that cold air pushes down on the Atlantic jet stream.

Clam gathering on Hall Beach.

Récolte de palourdes dans la localité de Hall Beach.

© NUNAVUT CLIMATE CHANGE SECRETARIAT

Bienvenue à Trois-Rivières pour la conférence Ports Canada!

Welcome to Trois-Rivières for Ports Canada conference!

Du 11 au 13 septembre 2023

September 11 to 13, 2023

Association of Canadian Port Authorities

The leading voice of Canadian ports

PORT TROIS-RIVIÈRES

https://portscanada.ca/

Association des administrations portuaires canadiennes

La voix principale des ports canadiens

Association of Canadian Port Authorities

The leading voice of Canadian ports

Addressing the significant supply chain and competitive challenges

Relevons les défis importants de la chaîne d'approvisionnement et de la concurrence

©ACPA

Daniel-Robert Gooch
President and CEO,
Association of Canadian Port Authorities
Président-directeur général, Association
des administrations portuaires canadiennes

À titre de président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), je suis heureux de prendre la parole à l'occasion de notre prochain 64e congrès annuel, Ports Canada 2023, tenu du 11 au 13 septembre à Trois-Rivières. Cette conférence sert de plateforme cruciale pour permettre aux intervenants de se réunir et d'aborder les principaux enjeux qui touchent la chaîne d'approvisionnement des transports du Canada. Sachant que le calendrier de la conférence coïncidera probablement avec les projets de loi qui sont au cœur des discussions de notre industrie, ce sera une excellente occasion de les aborder. Je vais parler de trois importantes sessions de notre riche programme de conférences.

La Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement en matière de transport du gouvernement fédéral est une prio-rité pour l'industrie; un groupe d'experts qui discutera des aspects de ce que cette stratégie devrait présenter en termes d'approche et de politiques, de programmes et de financement à l'appui pour y parvenir. Pour l'AAPC et de nombreux intervenants de l'industrie, faire face à l'avenir avec succès, grâce à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement et à la résilience climatique, dépend de cette stratégie. Nous espérons que ce panel et la conférence constitueront une riche tribune pour un leadership éclairé sur la stratégie de la chaîne d'approvisionnement.

Deuxièmement, nous cherchons toujours des idées et des innovations à l'extérieur de notre secteur et, compte tenu des investissements majeurs dans les infrastructures qui seront nécessaires dans les ports au cours des prochaines décennies, nous offrons un panel sur l'innovation hors secteur. En compagnie de cadres supérieurs d'un grand aéroport canadien et d'un

As the President and CEO of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), I welcome the opportunity to comment on the importance of our upcoming 64th annual conference, Ports Canada 2023 being held on September 11-13 and hosted by the Port of Trois-Rivières. This conference serves as a crucial platform for stakeholders to come together and address key issues affecting Canada's transportation supply chain. Knowing that the conference schedule will likely coincide with the bills that are central to our industry's discussions this will be a great opportunity to address them. I will touch upon three important panels from our rich conference program.

The federal government's "National Transportation Supply Chain Strategy" is top of mind for the industry, and we will hold a panel that will discuss aspects of what this strategy should feature in terms of approach and supporting policies, programs, and funding to achieve it. For ACPA and many industry stakeholders, facing the future successfully, through supply chain optimization and climate resilience hinges on this strategy. We hope this panel and the conference will provide a rich forum for thought leadership on the supply chain strategy.

Secondly, as we are always looking outside of our sector for ideas and innovations and with major infrastructure investments needed at ports in the coming decades, we are offering a panel on out-of-sector innovation. With port CEOs joined by senior executives from a major Canadian airport and a multinational terminal operator, this panel will provide room to discuss

infrastructure financing issues and explore innovative solutions that enhance sustainability, efficiency, and resilience in our transportation infrastructure. All proponents building infrastructure are doing so with growth, climate change and regulatory demands in mind, so sharing ideas through the panel and at the conference should yield some new conversations and approaches.

Canada's ports serve as crucial supply chain hubs that connect various sectors of our economy. They facilitate the import of goods for Canadian retailers, the export of agricultural products and natural resources, and play a vital role in cruise tourism. We have a panel on ports as enablers of Canadian public policy and economic prosperity that will dive into the interplay between major sectors of our economy and the federal government with speakers from a mix of departments and agencies. This discussion will shed light on the pivotal role that ports play in driving economic growth, supporting public policy objectives, and fostering collaboration between different sectors.

At ACPA, we believe that recently announced Budget 2023 holds promising commitments for Canada's ports. With an estimated $110 billion in investments needed at our seaports over the next 50 years, it is imperative to maintain and strengthen existing infrastructure while deploying innovation and technology to optimize capacity utilization. The Green Shipping Corridor Program, with its $165.4 million investment over seven years, will play a crucial role in evaluating ways to reduce the marine sector's impact on communities and ecosystems. Additionally, the creation of a Transportation Supply Chain Office within Transport Canada demonstrates the government's intent to improve supply chain capacity, efficiency, and reliability.

However, challenges remain. The long-awaited National Supply Chain Strategy must address the pressing infrastructure investment needs and provide clarity on trade corridor investments. Delayed project approvals can lead to significant cost increases due to construction inflation, so swift action is vital. Furthermore, the Canada Infrastructure Bank (CIB) should have greater flexibility to engage in projects that may not currently meet its criteria. Ongoing maintenance of critical infrastructure at smaller ports and the ability to attract private investment are also areas that require attention.

The annual conference Ports Canada 2023 provides an opportunity for stakeholders to come together and address the significant supply chain and competitive challenges facing Canada. ACPA looks forward to fruitful discussions and collaborative efforts to drive efficient, sustainable, and resilient trade for the future of Canada.

exploitant de terminal multinational, les PDG des ports pourront discuter des problèmes de financement des infrastructures et explorer des solutions novatrices qui améliorent la durabilité, l'efficacité et la résilience de notre infrastructure de transport. Tous les promoteurs qui construisent des infrastructures le font en tenant compte de la croissance, des changements climatiques et des exigences réglementaires, alors le partage d'idées par l'entremise du groupe d'experts et à la conférence devrait donner lieu à de nouvelles conversations et approches.

Les ports du Canada sont des plaques tournantes de la chaîne d'approvisionnement qui relient divers secteurs de notre économie. Ils facilitent l'importation de biens pour les détaillants canadiens, l'exportation de produits agricoles et de ressources naturelles et jouent un rôle essentiel dans le tourisme de croisière. Nous avons un groupe d'experts sur les ports comme catalyseurs de la politique publique et de la prospérité écono-mique du Canada qui se penchera sur l'interaction entre les principaux secteurs de notre économie et le gouvernement fédéral avec des conférenciers de divers ministères et organismes. Cette discussion mettra en lumière le rôle essentiel que jouent les ports pour stimuler la croissance économique, appuyer les objectifs de politiques publiques et favoriser la collaboration entre les différents secteurs.

À l'AAPC, nous croyons que le budget de 2023 récemment annoncé contient des engagements prometteurs pour les ports du Canada. Avec des investissements estimés à 110 milliards de dollars dans nos ports maritimes au cours des 50 prochaines années, il est impératif de maintenir et de renforcer l'infrastructure existante tout en déployant l'innovation et la technologie pour optimiser l'utilisation de la capacité. Le Programme des corridors de navigation écologiques, avec son investissement de 165,4 millions de dollars sur sept ans, jouera un rôle crucial dans l'évaluation des moyens de réduire l'impact du secteur maritime sur les collectivités et les écosystèmes. De plus, la création d'un bureau de la chaîne d'approvisionnement des transports à Transports Canada démontre l'intention du gouvernement d'améliorer la capacité, l'efficacité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.

Cependant, des défis demeurent. La Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement tant attendue doit répondre aux besoins pressants en matière d'investissement dans les infrastructures et fournir des précisions sur les investissements dans les corridors commerciaux. Les approbations de projet retardées peuvent entraîner des augmentations de coûts importantes en raison de l'inflation de la construction, il est donc essentiel d'agir rapidement. De plus, la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) devrait avoir une plus grande marge de manœuvre pour entreprendre des projets qui ne répondent peut-être pas actuellement à ses critères. L'entretien continu des infrastructures essentielles dans les petits ports et la capacité d'attirer des investissements privés sont également des domaines qui nécessitent une attention particulière.

La conférence annuelle Ports Canada 2023 donne l'occasion aux intervenants de se réunir et de relever les défis importants de la chaîne d'approvisionnement et de la concurrence auxquels le Canada doit faire face. L'AAPC attend avec impatience des discussions fructueuses et des efforts de collaboration pour favoriser un commerce efficace, durable et résilient pour l'avenir du Canada.

PORT MONTRĒAL

Local strengths, world-class logistics

Future-proof your operations with the Port of Montreal

We understand the importance of **better**, **faster** and **smarter** supply chains. That's why we are investing in a state-of-the-art terminal to support your business and grow the Canadian economy.

See how we're helping you stay competitive by sea, rail and road at

www.port-montreal.com

CANADIAN PORTS

Moving full blast in boosting supply chain capacity

LES PORTS CANADIENS

Les ports canadiens travaillent à toute vapeur pour augmenter la capacité des chaînes d'approvisionnement

Leo Ryan • Julie Gedeon

In a complex, uncertain global environment characterized by low-growth, high inflation and geopolitical conflicts, including the war waged by Russia on Ukraine, Canadian ports are certainly not alone in trying to navigate the many challenges to survive competitively by notably expanding infrastructure and supply chain capacity. But they are proving to be unflinching warriors – forging ahead with expansion plans while, in come cases, holding steady or even increasing their cargo performance in 2022.

The outlook this year is not easily predictable, but latest reports at least suggest that Canada's economy is continuing to defy expectations. The Deloitte Group opines this is thanks to strong population growth, tight labour markets, robust commodity markets along with the delayed impact of rising interest rates. Real GDP growth surprised by surging 3.1% in the first quarter of 2023.

Despite the current challenges in the global economy, the Port of Montreal continues to record robust activity in container, breakbulk and bulk traffic – with a 15% surge in grain cargo highlighting recent trends.

Malgré les aléas actuels de l'économie mondiale, le port de Montréal continue de connaître une vive activité en matière de conteneurs, de marchandises diverses et de vrac. Une poussée de 15 % du trafic de céréales illustre les tendances récentes.

©MPA

Dans une conjoncture mondiale complexe et incertaine caractérisée par une faible croissance, une forte inflation et des conflits géopolitiques dont la déplorable guerre menée par la Russie en Ukraine, les ports canadiens ne sont certes pas seuls à tenter de relever les nombreux défis pour survivre et préserver leur compétitivité. Ils le font notamment en développant l'infrastructure et la capacité des chaînes d'approvisionnement. On peut dire qu'ils sont tenaces: ils lancent des projets d'expansion en même temps que, dans certains cas, ils ont maintenu leurs volumes de fret, ou même les ont augmentés en 2022.

Les perspectives de cette année ne sont pas aisément discernables. Cependant, les plus récentes données indiquent que l'économie canadienne continue de défier les attentes. Selon le groupe Deloitte, ce serait grâce à une forte croissance démographique, des marchés du travail serrés, des marchés vigoureux pour les produits de base et l'effet décalé des taux d'intérêt en hausse. La croissance du PIB réel a étonné, s'élevant à 3,1 % au premier trimestre de 2023.

According to the OECD, Canada's economy advanced by 3.2% in 2022, surpassing the G20 averages, though it faces lingering post-pandemic structural issues. The OECD projects Canadian economic growth to attain 1.3% this year and 1.5% in 2024.

The Conference Board of Canada forecasts that weaknesses emerging in some parts of the United States economy will intensify and grow more diffuse over the coming months. Real U.S. GDP growth will slow to 1.3% in 2023 and then fall to 0.1 percent in 2024.

For its part, the International Monetary Fund (IMF) sees global growth falling from 3.4% last year to 2.8% in 2023 before rising to 3% in 2024.

Port of Montreal

Within the above context, the Port of Montreal, second-biggest maritime gateway in Canada, has experienced decreased cargo volume so far in 2023. But it is relatively moderate, at least in total tonnage, and ambitious plans are moving forward to significantly enhance infrastructure and supply chain capacity – highlighted by the Contrecoeur container project.

In 2022, Montreal certainly held its own vis-à-vis competitors on the Eastern Seaboard of North America, recording a 5.8% gain in total cargo to 36 million tonnes and a slight increase in container throughput at 1.7 million TEUs. For the first five months of 2023, the numbers show total traffic down 1.7% at 14.4 million tonnes, while container cargo had dropped by 12% at 629,881 TEUs. Thus, the final tally for 2023 may not match 2022.

A bright spot worthy of note was a 15% surge in grain. This reflected the growing role that Montreal is playing in both bulk and containerized grain exports – including wheat, soybeans, dried lentils, dried peas and millet. These grains are shipped principally to Asia, Northern Europe and the Mediterranean, for use by humans and livestock alike.

In the past decade, the Port of Montreal has greatly diversified its markets. Today, cargo handled at the Port of Montreal comes not only from Northern Europe, but also from the Mediterranean, Asia, the Middle East, Africa and Latin America. Germany remained the main partner in Northern Europe and the second largest overall for the year 2022.

On the infrastructure front, two of the major projects that the port has been working on for some time are slated to be completed this year.

One is the Notre-Dame street overpass, costing $43 million, and its extension to the highway system. This will reduce truck in and out transit times by more than 20 minutes. And the addition of six kms of rail track to the port network, at a cost of $63 million, will facilitate the accommodation of 14,000 ft convoys to better serve the big markets in Ontario and the US Midwest.

Important projects that have been recently completed are the dock rehabilitation for terminal operators Montreal Gateway Terminals Partnership and Termont.

Over the next five years, the port plans to invest from its own funding $335 million in its various facilities on the island of Montreal and about $300 million in

L'OCDE rapporte que l'économie du Canada a progressé de 3,2 % en 2022, surpassant la moyenne du G20 malgré des enjeux structuraux post-pandémie. L'organisme prévoit que la croissance économique du Canada atteindra 1,3 % cette année et 1,5 %, en 2024.

Le Conference Board du Canada estime que la faiblesse apparaissant dans certains secteurs de l'économie américaine s'intensifiera et se diffusera dans les prochains mois. La croissance du PIB réel des États-Unis ralentirait à 1,3 % en 2023, et à 0,1 % en 2024.

Pour sa part, le Fonds monétaire international (FMI) entrevoit que la croissance mondiale baissera, de 3,4 % l'année passée à 2,8 % en 2023, puis remontera à 3 % en 2024.

Port de Montréal

Dans ce contexte, le port de Montréal, deuxième plus grand portail maritime au Canada, a connu une baisse du volume de fret jusqu'à présent en 2023. La diminution est toutefois relativement modeste, du moins pour le tonnage total, et des projets ambitieux sont en cours pour rehausser sensiblement la capacité de l'infrastructure et des chaînes d'approvisionnement. Le projet pour les conteneurs à Contrecœur en est un bon exemple.

En 2022, Montréal a certainement tenu bon par rapport à ses concurrents sur le littoral Est de l'Amérique du Nord. Son volume total de fret a augmenté de 5,8 %, à 36 millions de tonnes, alors que son trafic de conteneurs baissait légèrement, à 1,7 million d'EVP. Dans les cinq premiers mois de 2023, les chiffres révèlent un fléchissement de 1,7 % du trafic total, à 14,4 millions de tonnes, et de 12 % des conteneurs, à 629 881 EVP. Cela étant, les résultats de 2023 n'égaleront sans doute pas ceux de 2022.

À noter toutefois, les céréales ont augmenté de 15 %. Cette évolution reflète le rôle croissant que joue Montréal pour les exportations tant en vrac qu'en conteneurs, y compris de blé, de soja, de lentilles sèches, de pois secs et de millet. Ces grains sont expédiés principalement en Asie, en Europe du Nord et dans la région méditerranéenne, servant à l'alimentation tant humaine qu'animale.

Dans la dernière décennie, le Port de Montréal a énormément diversifié ses marchés. Aujourd'hui, le fret passant à Montréal vient non seulement d'Europe du Nord, mais également de la Méditerranée, d'Asie, du Moyen-Orient, d'Afrique et d'Amérique latine. L'Allemagne reste le premier partenaire en Europe du Nord; elle était le deuxième au total en 2022.

En matière d'infrastructure, deux des grands projets auxquels travaille le Port depuis quelque temps sont en voie d'être achevés cette année.

Un d'eux est le pont d'étagement de la rue Notre Dame, au coût de 43 millions de dollars, et son intégration au réseau routier. Les camions allant au port ou en repartant gagneront plus de 20 minutes. L'ajout de 6 km de voie ferrée au réseau du port, au coût de 63 millions de dollars, permettra de mieux accommoder des convois de 14 000 pieds de longueur et ainsi mieux servir les grands marchés de l'Ontario et du Midwest américain.

Des grands projets ont été achevés récemment, comme la remise en état de quais pour les exploitants de terminaux Termont et la Société Terminaux Montréal Gateway.

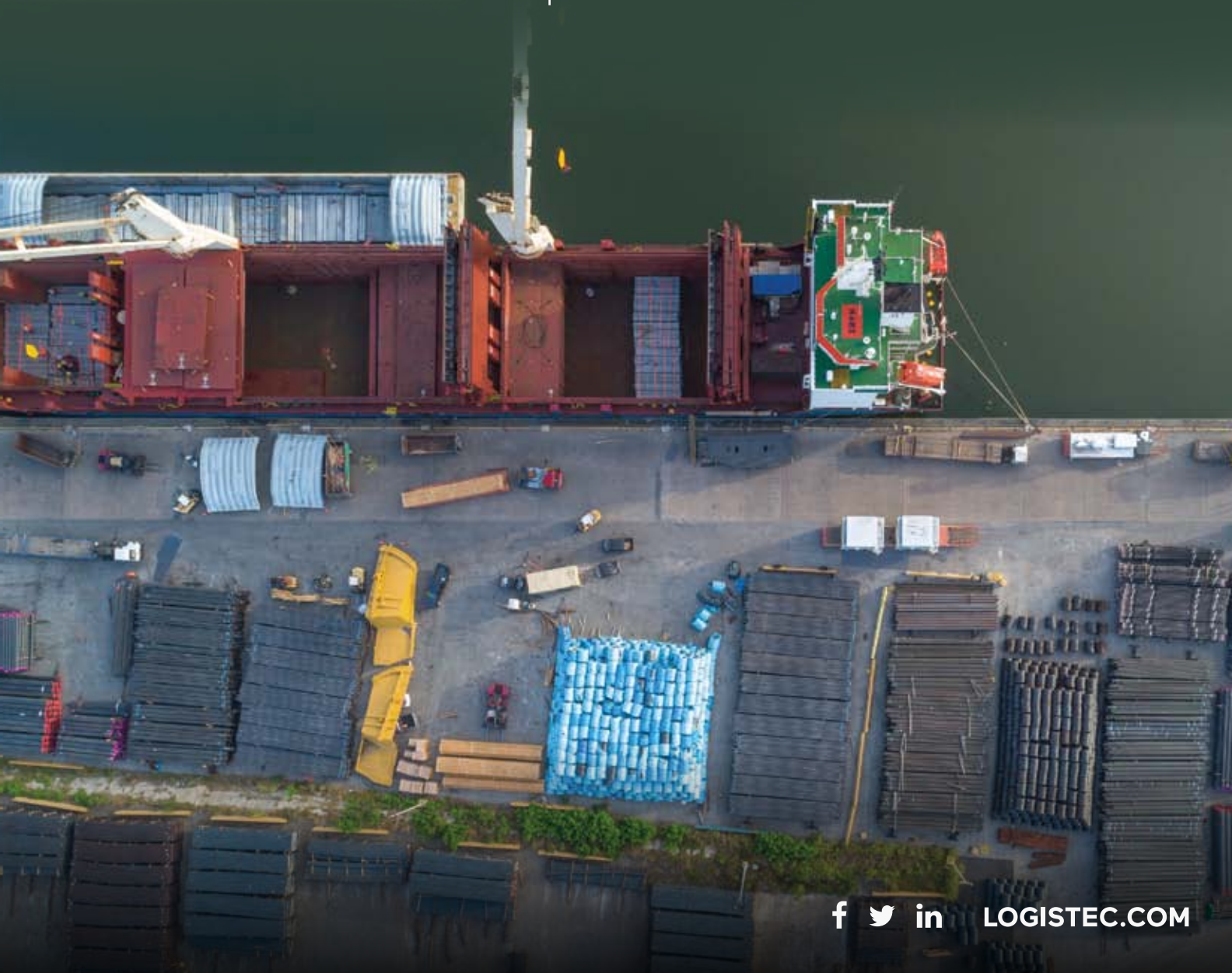
Au cours des cinq années à venir, le Port de Montréal prévoit investir par ses propres moyens 335 millions de dollars

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



LOGISTEC.COM

the Contrecoeur expansion project to increase container capacity by 1.15 million TEUs.

Advancing Contrecoeur project

This project cleared an important regulatory, environmental hurdle two years ago thanks to approval from the Impact Assessment Agency of Canada. But without giving details, Martin Imbleau, President and CEO of the Montreal Port Authority, recently acknowledged that inflationary pressures have escalated the construction cost. Initially estimated at between $750 million and $950 million, the cost has ballooned to $1.4 billion, according to a report in The Globe and Mail. The clock is therefore ticking for putting together the whole financing package.

At the port annual public meeting in late April, Mr. Imbleau suggested an announcement from federal Transport Minister Omar Alghabra outlining federal financial support for the Contrecoeur container project was "a question of weeks, not months."

On the same occasion. Mr. Imbleau said that in recent discussions with Minister Alghabra "the latter confirmed to me that the expansion of the Port of Montreal at Contrecoeur remains a highly strategic project for Quebec, Ontario and Canada, and the Canadian government will be there to financially support the project."

Thus far, the Canada Infrastructure Bank has pledged $300 million and the Quebec government has allocated $130 million.

As soon as a federal funding allocation is announced, the port is expected to rapidly unveil the winning bidder from three qualifying groups for the design-build-finance-operate-maintain project. If the original timeline holds firm, the financial and commercial closing is to happen during Q3 2023.

Port of Quebec

For the port of Quebec, the year that marked the virtual end of the pandemic was reflected in cargo throughput as well as the port's traditionally robust cruise activity.

Total cargo volume declined moderately to 27.7 million tonnes in 2022 from 28.3 million tonnes in 2021. This was the third best annual performance in the last ten. Liquid bulk posted an increase and activity remained strong in such sectors as steel and construction materials.

"The year 2022 was a turning point for the Port of Québec," said President and CEO Mario Girard at the port's June annual public meeting. "First, because it demonstrated its relevance because the various industries could count on its terminals' resilient, efficient, high performance logistical chains. Second, it deeply reflected on which direction to follow and actions to favour, which resulted in Vision 2035 as presented at the beginning of this year. And third, we confirmed a shift we had previously adopted which constitutes an unprecedented community involvement and an ambition to become a benchmark in environmental planning and the protection of biodiversity." As for community

dans ses diverses installations sur l'île de Montréal et quelque 300 millions de dollars dans son projet d'expansion à Contrecœur pour augmenter la capacité conteneurs de 1,15 million d'EVP.

L'avancement du projet de Contrecœur

Le projet de Contrecœur a franchi un important obstacle réglementaire et environnemental il y a deux ans quand il a reçu l'approbation de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Cependant, sans entrer dans les détails, Martin Imbleau, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, a récemment reconnu que les pressions inflationnistes ont fait grimper le coût de construction. Les estimations initiales étaient de 750 à 950 millions de dollars. Aujourd'hui, ce serait 1,4 milliard de dollars, d'après un article du Globe and Mail. Il devient donc urgent de monter l'ensemble du financement.

À l'assemblée publique annuelle du Port, à la fin avril, M. Imbleau a laissé entendre qu'une annonce du ministre des Transports Omar Alghabra précisant le soutien financier fédéral était attendue dans une question de semaines, et non de mois.

À cette même assemblée, M. Imbleau a indiqué que dans de récentes discussions, le ministre Alghabra avait confirmé que pour lui, l'expansion du port de Montréal à Contrecœur restait un projet de grande valeur stratégique pour le Québec, l'Ontario et le Canada, et que le gouvernement du Canada sera là pour soutenir le projet financièrement.

Jusqu'à présent, la Banque de l'infrastructure du Canada s'est engagée à contribuer 300 millions de dollars, et le gouvernement du Québec, 130 millions.

Dès que les fonds fédéraux seront annoncés, le Port devrait rapidement dévoiler le nom du soumissionnaire gagnant parmi les trois groupes qualifiés pour le projet de conception-construction-financement-exploitation-entretien. Si l'échéancier original est maintenu, le bouclage financier et commercial devrait se faire au cours du troisième trimestre de 2023.

Port de Québec

Au port de Québec cette année, la fin virtuelle de la pandémie s'est reflétée dans le volume de fret ainsi que dans l'activité des croisières, qui est une force traditionnelle du port.

Le volume total de fret a baissé légèrement: 27,7 millions de tonnes en 2022, contre 28,3 millions en 2021. C'était le troisième meilleur bilan annuel des dix dernières années. Le vrac liquide a augmenté, et l'activité est restée forte dans des secteurs comme l'acier et les matériaux de construction.

«L'année 2022 aura été un tournant pour le port de Québec», disait en juin Mario Girard, PDG du Port de Québec, lors de l'assemblée publique annuelle de l'Administration portuaire. «D'abord, parce qu'elle a consolidé la pertinence de notre action alors que les différentes industries desservies par nos terminaux ont pu compter sur des chaînes logistiques résilientes et performantes. Ensuite, parce qu'elle a donné lieu à un profond exercice de réflexion sur les orientations à privilégier et les actions à prioriser, ce qui s'est concrétisé dans notre Vision 2035 présentée en début d'année. Enfin, parce que nous avons confirmé un virage que nous avions déjà emprunté auparavant et qui se traduit par un engagement communautaire sans précédent et une volonté de devenir une référence sur les plans de l'environnement et de la protection de la biodiversité.» Au chapitre de l'engagement communautaire, le Port est allé à la rencontre du public, notamment en organisant des «tables de bon voisinage» qui permettent

Vers l'avenir.

Towards the future.

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

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

Canada

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

GREENMARINE ALLIANCE VERTE

www.pilotagestlaurent.gc.ca

©TRPA

The Port of Trois-Rivières had considerable momentum upon entering 2023 thanks to record throughput of 4.3 million tonnes in 2022.

Le port de Trois-Rivières a entamé 2023 sur un solide élan, ayant manutentionné un volume record de 4,3 millions de tonnes en 2022.

involvement, the Port met with people, notably through neighbourhood roundtables, which it used to inform the citizens and gather their ideas on local projects."

On the cruise front, Quebec welcomed 92,000 passengers. 23 cruise lines and 28 different ships visited the Port a total of 98 times.

Port of Trois-Rivières

For its part, the Port of Trois-Rivières had considerable momentum on entering 2023, thanks to a record cargo performance in 2022.Total traffic last year amounted to 4.3 million tonnes, representing a 10% increase over 2021.

All sectors contributed to the increase. Dry bulk rose from 3.3 million tonnes to 3.6 million tonnes. Liquid bulk went from 234,000 tonnes to 292,000 tonnes, while general cargo jumped to 290,000 tonnes from 343,000 tonnes.

"When the port achieves cargo-handling records, one must understand that it's due to the contribution of a large number of partners," says Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières. In this regard, he singles out G3 Canada, Somavrac, Logistec and QSL along with the longshoremen, all port workers, port clients and many collaborators.

Mr. Boivin also underlines the positive impact of the capital expensditures undertaken during the Cap sur 2020 infrastructure development plan, which has been followed by a Cap sur 2030 blueprint. The overall objective: enhanced productivity amidst sustainable development. He notes that the port is currently working on waterfront projects totalling $350 million. These include reconstruction of pier 17 and the construction of a new pier 16.

d'informer les citoyens et de recueillir leurs idées sur différents projets spécifiques à leur secteur.

Québec a accueilli 92 000 croisiéristes. Au cours de la saison, 23 compagnies de croisière et 28 navires distincts ont fait escale au port en tout 96 fois.

Port de Trois-Rivières

Le port de Trois-Rivières a entamé 2023 sur un bon élan, après avoir bouclé 2022 avec un record pour le fret. L'année passée, le trafic total a atteint 4,3 millions de tonnes, 10 % de plus qu'en 2021.

Tous les secteurs ont participé à la hausse. Le trafic de vrac sec est passé de 3,3 à 3,6 millions de tonnes. Le vrac liquide est passé de 234 000 tonnes à 292 000, et les marchandises générales, de 290 000 tonnes à 343 000.

«Lorsque le port établit des records de manutention de fret, il faut comprendre que c'est grâce à la contribution d'un grand nombre de partenaires», dit Gaétan Boivin, PDG du Port de Trois-Rivières. M. Boivin souligne le rôle de G3 Canada, Somavrac, Logistec et QSL ainsi que des débardeurs, de l'ensemble des travailleurs portuaires, des clients du port et de nombreux collaborateurs.

M. Boivin souligne aussi les retombées positives des investissements consentis au titre du plan de développement de l'infrastructure Cap sur 2020, lequel a été suivi par le plan Cap sur 2030. L'objectif global est de rehausser la productivité dans un contexte de développement durable. M. Boivin note que le Port travaille actuellement à des projets au bord de l'eau s'élevant à 350 millions de dollars. En font partie la reconstruction du quai 17 et la construction d'un nouveau quai 16.

En plus du record atteint, l'année 2022 s'est déroulée sous le signe des festivités pour la communauté portuaire trifluvienne, alors que le Port célébrait son 140e anniversaire. Des activités variées ont été offertes à la population leur permettant de découvrir le port, mais surtout de faire naître ou renforcer la fierté envers cette infrastructure stratégique qui contribue de manière directe à la vitalité régionale et nationale.

Le déploiement du plan Cap sur 2030 s'est également poursuivi en 2022 avec entre autres une annonce historique faite en mai, officialisant l'entente de collaboration signée entre les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières, visant à faire du Saint-Laurent un corridor plus efficace, plus intelligent et plus durable. Depuis, des groupes de travail tripartites ont été créés et plus de 20 personnes mènent des projets dans les domaines des opérations maritimes, de l'environnement, de l'innovation, des communications et de la gestion des actifs.

Port de Sept-Îles

Avec un bilan de 33,4 millions de tonnes en 2022, l'Administration portuaire de Sept-Îles a déclaré sa meilleure année depuis sa création en 1999. Ce volume représente une croissance de 4,1 % par rapport aux 32,1 millions de tonnes de l'année précédente.

Le port sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent a ainsi conservé sa troisième position parmi les ports canadiens. Ce sont les expéditions accrues de minerai de fer qui expliquent

In addition to setting a new record, 2022 was a year of festivities for the Trois-Rivières port community as the port celebrated its 140th anniversary. A variety of activities were offered to the public, not only to allow them to discover the Port, but above all to foster or reinforce pride in this strategic infrastructure that contributes directly to regional and national prosperity.

The On Course for 2030 plan also continued into 2022, with a landmark announcement in May formalizing the collaboration agreement signed between the ports of Montreal, Quebec City and Trois-Rivières, aimed at making the St. Lawrence a more efficient, intelligent and sustainable corridor. Since then, tripartite working groups have been formed, and more than 20 people are working on projects in the fields of maritime operations, the environment, innovation, communications and asset management.

Port of Sept-Îles

With 33.4 million tonnes of cargo handled in 2022, the Sept-Îles Port Authority announced its best year of port activity since its inception in 1999. This figure represents an increase of 4.1% over the previous year's total of 32.1 million tonnes.

As a result of this strong performance, the port on the North Shore of the St. Lawrence River has maintained its 3rd-place position among Canadian ports. Increased shipments of iron ore accounted for the growth, especially the 24% increase in exports by Quebec Iron Ore (to 10 million

©TRANSARCTIK

David Rivest. President and CEO of Desgagnés Logistik, stresses that the recent acquisition of Valport by Desgagnés fits in with wide opportunities, including in the Arctic.

David Rivest, PDG de Desgagnés Logistik, insiste que la récente acquisition de Valport par Desgagnés ouvre de vastes possibilités, y compris dans l'Arctique.

tonnes). Aluminerie Alouette also set a new mark for aluminum shipments, with a record 574,000 tonnes routed by sea through the port.

In addition, Sept-Îles was the first St. Lawrence port to welcome a cruise ship as the industry resumed operations in Canada in the wake of the pandemic. In all, a record 11 vessels and 14,400 passengers visited this past season.

The outlook for 2023 is bright, thanks in large part to the 7 million tonnes expansion at Quebec Iron Ore that is now in production, indicates Pierre D. Gagnon, President and CEO. "This increase in output could help put us past the symbolic threshold of 40 million tonnes, a historical record, that could lift the port into 2nd place in Canada for volume of activity."

In this regard, the latest statistics for the current year – to the end of May – show cumulative traffic at North America's leading iron ore port at 14.4 million tonnes compared with the year-earlier 12 million tonnes. Vessel calls were up, too, at 196 versus 189 for the first five months of 2022.

Port of Valleyfield

Situated 70 kms southwest of Montreal and the only municipality-managed independent port in Canada, the Port of Valleyfield specializes in the transshipment and handling of liquid bulk, dry bulk and general cargo (including project cargo). Last year total traffic amounted to 845,000 tonnes, with dry bulk at 265,000 tonnes, liquid bulk at 268,000 tonnes and general cargo at 312,000 tonnes.

Of significant interest has been the acquisition this past May of Valport's terminal and stevedoring operations by the Desgagnés Group. Valport is in a strategic location for maritime transportation in Quebec, and David Rivest, President and CEO of Desgagnés Logistik, explained to *Maritime Magazine* how the acquisition fits in with wide opportunities, including in the Arctic.

la croissance, avec principalement l'augmentation de 24 % des exportations de la compagnie Minerai de fer Québec, qui ont atteint 10 millions de tonnes. De nouveaux sommets ont également été atteints pour les expéditions d'aluminium d'Aluminerie Alouette avec un record d'expédition de 574 000 tonnes par la voie des mers.

Sept-Îles est l'escale de croisières qui a accueilli le premier navire sur le fleuve à la reprise post-COVID de l'industrie des croisières au Canada. Un nombre record de 11 navires et 14 400 visiteurs ont fait escale au port cette saison.

Pierre D. Gagnon, PDG du Port, note que les perspectives sont prometteuses en 2023, grâce notamment aux volumes de l'expansion de 7 millions de tonnes de la compagnie Minerai de fer Québec maintenant en production. «Ces nouveaux volumes pourraient permettre de franchir la marque symbolique de 40 millions de tonnes, ce qui deviendrait alors un record historique, et permettrait au Port de possiblement rejoindre le 2e rang au Canada pour son volume d'activités.»

Les plus récentes données de l'année en cours – jusqu'à la fin de mai – indiquent que le trafic cumulatif au premier port pour le minerai de fer en Amérique du Nord s'élève à 14,4 millions de tonnes, contre 12 millions un an plus tôt. Le nombre de navires a aussi augmenté : 196 au lieu de 189 dans les cinq premiers mois de 2022.

Port de Valleyfield

Situé à 70 km au sud-ouest de Montréal, le port de Valleyfield, seul port autonome sous gestion municipale au Canada, est spécialisé dans le transbordement et la manutention de vrac liquide, de vrac solide et de marchandises générales (y compris des cargaisons spéciales). L'an passé, le trafic s'est élevé à 845 000 tonnes, dont 265 000 tonnes de vrac sec, 268 000 tonnes de vrac liquide et 312 000 tonnes de marchandises générales.

En mai dernier, le groupe Desgagnés a fait l'acquisition du terminal et des opérations de manutention de Valport. Valport occupe une place stratégique dans le transport maritime au Québec. David Rivest, PDG de Desgagnés Logistik, a

Spliethoff

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**

CONTAINERS

BULK CARGO

PROJECT CARGO

CLEVELANDEUROPE EXPRESS
OPERATED BY Spliethoff

©PORT OF VALLEYFIELD

The Port of Valleyfield is poised to considerably expand its market reach following last May's acquisition of the Valport terminal and stevedoring operations by the Desgagnés Group.

Le Port de Valleyfield se prépare à élargir considérablement son marché après que, en mai dernier, le Groupe Desgagnés s'est porté acquéreur du terminal et des activités de débardage de Valport.

"Desgagnés Logistik's main priority for the upcoming months will be to ensure a seamless transition for all the clients, who depend on the port for effective and dependable cargo handling and warehousing services," Mr. Rivest said. "They also focus on the integration of the local team, who bring valuable expertise and experience to the organization. Desgagnés is very proud to welcome them to the Desgagnés family and to collaborate with the team members to provide the best service possible.

"Furthermore, the team has been pursuing new business development opportunities that utilize their strengths and capabilities as a terminal operator and that cater to a wide variety of cargo types including bulk, break-bulk, general cargo, and containerized goods."

Mr. Rivest continued: "Their services are also targeted at all interested parties that require stevedoring and terminal handling activities in the region including ship owners, importers & exporters, freight forwarders, agents, etc. One of these opportunities is to provide stevedoring and other value-added services for a new gold mine operating in the Canadian Arctic. This specific opportunity is in line with the vision of connecting remote regions through sustainable and innovative maritime solutions."

Port of Saguenay

For the Port of Saguenay, 2022 marked an excellent performance, with the third largest tonnage of goods handled in its history – a total of some 642,500 metric tons and 69 ships received at the Grande-Anse Marine Terminal. It confirmed the growing strategic role played by the Port of

expliqué au *Maritime Magazine* comment l'acquisition ouvre de vastes possibilités, y compris dans l'Arctique.

«La grande priorité de Desgagnés Logistik dans les prochains mois sera d'assurer une transition harmonieuse pour tous les clients qui comptent sur le port pour des services efficaces et fiables de manutention et d'entreposage, a dit M. Rivest. Il y a aussi l'intégration de l'équipe locale, qui apporte une expertise et une expérience précieuses à l'organisation. Desgagnés est fier de les accueillir dans la famille et de collaborer avec les membres de l'équipe pour offrir le meilleur service possible.

«De plus, l'équipe a travaillé à de nouveaux débouchés commerciaux mettant à profit ses forces et ses capacités en matière d'exploitation de terminal, pour un éventail de types de fret, y compris vrac, marchandises diverses, marchandises générales et biens conteneurisés.

«Ses services visent toutes les parties intéressées qui ont besoin de services de débardage et de manutention en terminal dans la région, y compris armateurs, importateurs et exportateurs, transitaires et autres agents. Une des possibilités qui se présente est de fournir des services de débardage et autres services à valeur ajoutée pour une nouvelle mine d'or exploitée dans l'Arctique canadien. Elle cadre avec la vision de desservir des régions éloignées au moyen de solutions maritimes durables et innovatrices.»

Port de Saguenay

Le Port de Saguenay a connu une excellente année en 2022, avec le troisième plus fort tonnage de fret de son histoire: 642 500 tonnes métriques. Au total, 69 navires sont venus

PORT SEPT-ÎLES

PORTSI.COM

LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT IN NORTH AMERICA

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

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

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

f in

CONTINUED GROWTH
Investments and Improvements

Port de Valleyfield

VALPORT
Les services maritimes inc.
Maritime Services Inc.

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

CONTINUED GROWTH

New staging area

✓ **2018: 32,500 m²**

✓ **2019: 19,500 m²**

✓ **2020: 14,000 m²**

Berth expansion 2024 (proj.) – 240 m.

Saguenay in the North American supply chain and in the St. Lawrence/Great Lakes ecosystem.

Wood pellets bound for Europe (over 254,000 tonnes), de-icing salt (nearly 90,000 tonnes), and inputs for the aluminum industry, regional metallurgical operations and pulp and paper mills once again represented the bulk of cargo volumes handled. Aluminum products and large quantities of anodes also passed through the facilities. The large volumes of wood pellets shipped through the Grande-Anse Marine Terminal in 2022 also highlight the Port of Saguenay's position as a strategic hub for forest biomass exports in Eastern Canada. Other noteworthy cargoes included over 15,000 tonnes of wood chips for the regional pulp and paper industry.

In the port 2022 annual report, Carl Laberge, President and CEO, stressed: "This strategic role will continue to grow. The multiuser electric conveyor project for bulk goods has passed major engineering milestones, and work on the site will begin in summer 2023. This major infrastructure, which will optimize the potential and efficiency of our marine terminal operations, will meet important supply chain needs and reduce noise and GHG emissions, in line with the sustainable development vision championed by our entire team."

Port of Belledune

The Port of Belledune, which handled 1.9 million tonnes of cargo in 2022, entered 2023 on the heels of significant developments last year bolstering its infrastructure capacity and its Green Energy Hub vocation.

Last Fall, federal Transport Minister Omar Alghabra announced an investment of $12.5 million for a $25 million bulk conveyor loop project. And this past spring, Réjean Savoie, Minister responsible for the Regional Development Corporation, and Jeff Carr, Minister of Transportation and Infrastructure, came to Belledune to announce a provincial contribution of over $4 million towards the same project.

"In addition to greatly enhancing the performance of our operations, the new conveyor system will electrify the movement of cargo and make an important contribution to reduce our operations' greenhouse gas emissions," said Denis Caron, president and CEO of the Belledune Port Authority. "This project is a game changer for our efficiency improvements and allows our partner, QSL, a competitive advantage for cargo handling."

"At QSL sustainable development is a key to our business model, it is why we are very excited to play a part in the announcement by the Port of Belledune and the Province of New Brunswick," said Robert Bellisle, president and CEO of the stevedoring and logistics services company. "The investments will benefit customers and stakeholders by handling cargoes in a more efficient manner and reduce GHG emissions. The Port of Belledune's vision of a Green Energy Hub and its work with all stakeholders including First Nations is perfectly aligned with the reasons that propelled QSL to sign the United Nations Global Compact and why we are so proud to operate in Belledune."

au terminal maritime de Grande-Anse. Le port de Saguenay confirme le rôle stratégique croissant qu'il joue dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine et dans l'écosystème du réseau Saint-Laurent-Grands Lacs.

Les granules de bois destinés à l'Europe (plus de 254 000 tonnes), le sel de déglaçage (presque 90 000 tonnes) et des intrants pour l'industrie de l'aluminium, les opérations métallurgiques régionales et les usines de pâtes et papiers ont de nouveau représenté le gros des volumes. Les produits d'aluminium et de grandes quantités d'anodes sont aussi passés par les installations. Les grands volumes de granules de bois expédiés à partir du terminal de Grande-Anse en 2022 mettent en lumière l'importance du port de Saguenay comme plaque tournante stratégique pour les exportations de biomasse forestière de l'Est canadien. Parmi les autres trafics notables, il y a eu 15 000 tonnes de copeaux de bois pour l'industrie papetière régionale.

Dans le rapport annuel 2022 du Port, le PDG Carl Laberge insiste: «Ce rôle stratégique est d'ailleurs appelé à continuer à croître. Le projet de convoyeur électrique multiusager destiné aux marchandises en vrac a franchi des étapes importantes sur le plan de l'ingénierie, et des travaux sur le terrain s'amorceront en 2023. Cette infrastructure d'envergure, dont l'implantation permettra d'optimiser le potentiel et l'efficacité des opérations de notre terminal maritime, vient répondre à des besoins importants de la chaîne d'approvisionnement, en plus de permettre de réduire l'impact et les émissions de GES de nos activités, s'inscrivant en plein dans la vision de développement responsable déployée par l'ensemble de notre équipe.»

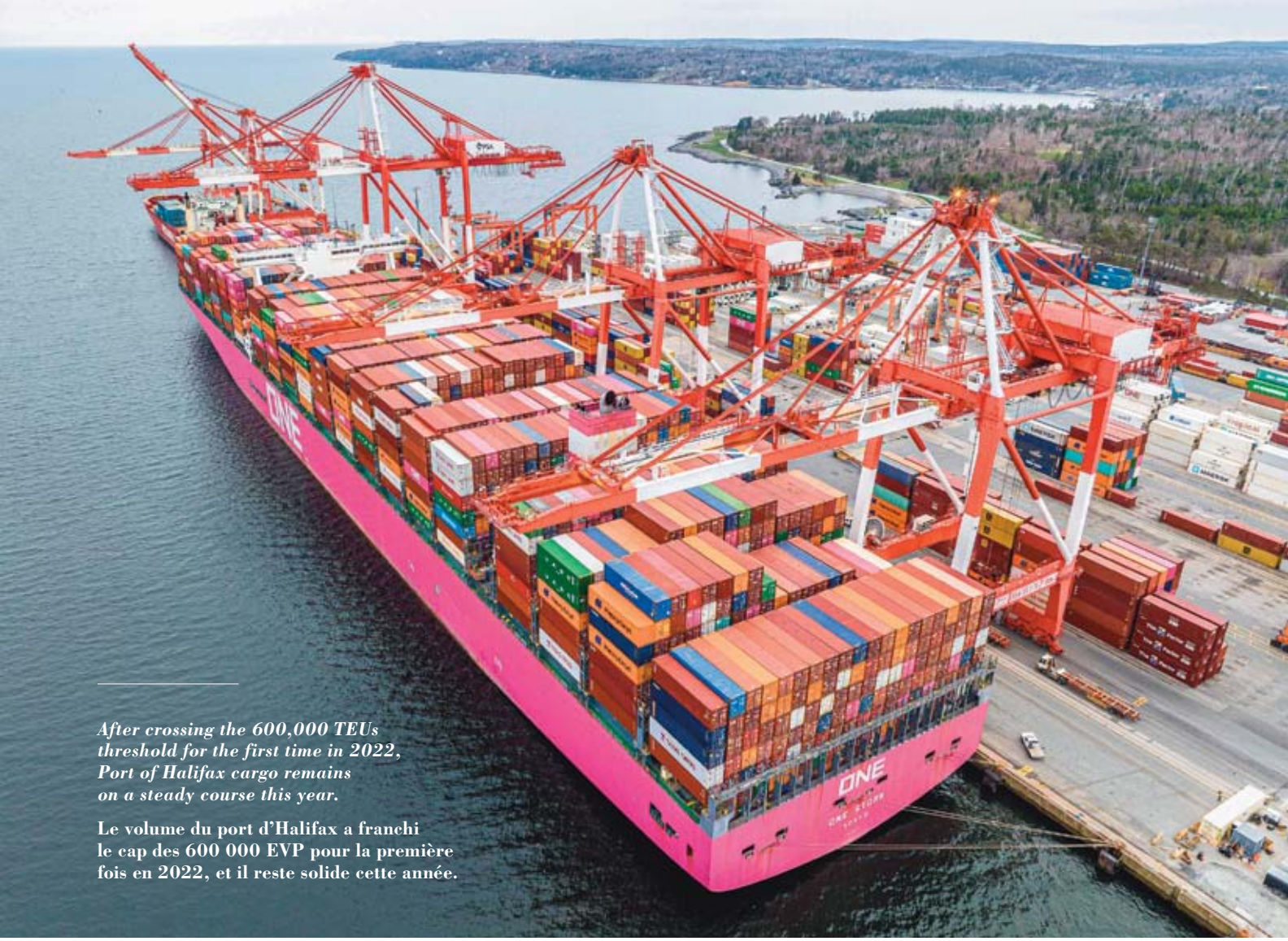
Port de Belledune

Le port de Belledune, qui avait manutentionné 1,9 million de tonnes en 2022, abordait 2023 après avoir pris des moyens importants pour augmenter la capacité de son infrastructure et renforcer sa vocation de Carrefour d'énergie verte.

L'automne dernier, le ministre des Transports du Canada, Omar Alghabra, a annoncé un investissement de 12,5 millions de dollars dans un projet de convoyeur de vrac, un projet de 25 millions de dollars. Et ce printemps, le ministre responsable de la Société de développement régional, Réjean Savoie, et Jeff Carr, ministre des Transports et de l'Infrastructure, sont venus à Belledune pour annoncer une contribution de plus de 4 millions de dollars au projet.

«En plus d'améliorer grandement le rendement de nos activités, le nouveau système de convoyeurs permettra d'électrifier le déplacement des marchandises et contribuera à réduire de façon importante les émissions de gaz à effet de serre liées à nos activités, a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de Belledune, Denis Caron. Ce projet sera déterminant pour améliorer notre efficacité et permettra à notre partenaire, QSL, d'obtenir un avantage concurrentiel pour la manutention des marchandises.»

«Chez QSL, le développement durable est la clé de notre modèle d'affaires, a déclaré Robert Bellisle, président et chef de la direction de la compagnie de services logistiques et d'arrimage. Voilà pourquoi nous sommes très heureux de jouer un rôle dans l'annonce d'aujourd'hui faite par l'Administration portuaire de Belledune et le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Cet investissement profitera aux clients et aux intervenants en permettant une manutention des marchandises plus efficace et une réduction des émissions de gaz à effet de serre. La vision de carrefour d'énergie verte du port de Belledune et son travail avec tous les



After crossing the 600,000 TEUs threshold for the first time in 2022, Port of Halifax cargo remains on a steady course this year.

Le volume du port d'Halifax a franchi le cap des 600 000 EVP pour la première fois en 2022, et il reste solide cette année.

©HPA

intervenants, y compris les Premières Nations, s'harmonisent parfaitement avec les raisons qui ont poussé QSL à signer le Pacte mondial des Nations Unies et qui nous rendent si fiers d'être en activité à Belledune.»

Autre fait saillant de 2022, le projet d'agrandissement et de modernisation des terminaux 3 et 4 ont été menés à bien.

Par ailleurs, le Port a signé l'année passée trois protocoles d'entente: deux en Allemagne, avec les ports de Hambourg et de Wilhelmshaven pour l'importation d'hydrogène à partir de Belledune dès 2027; et un avec le Port de Dalhousie pour collaborer en matière de développement économique dans le Nord du Nouveau-Brunswick.

Port d'Halifax

En 2022, le port en eau profonde d'Halifax a pour la première fois franchi le cap des 600 000 EVP en un an. Grâce à 18 transporteurs océaniques et aux efforts collectifs de PSA Halifax, du CN

Another highlight of 2022: the completion of the $34 million expansion and modernization of terminals 3 and 4. Last year also saw the port sign three memorandums of understanding (MOU) - two in Germany with the Ports of Hamburg and Wilhelmshaven for the import of hydrogen from Belledune beginning as early as 2027; and one with the Port of Dalhousie to collaborate on economic development opportunities for northern New Brunswick.

Port of Halifax

In 2022, the deep-water Port of Halifax crossed the 600,000 TEU annual throughput threshold for the first time. Thanks to the eighteen ocean carriers and the collective efforts of PSA Halifax, CN, the ILA, and with dedicated support from the marine pilots and tug operators, 601,700 twenty-foot equivalent units (TEU) moved through Halifax's containerized cargo termin-

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

als, PSA Halifax Atlantic Hub and PSA Halifax Fairview Cove.

Total cargo through HPA facilities last year amounted to 5.4 million tonnes. Commenting on trends in 2023, Lane Farguson, Communications and Marketing Director, noted that containerized volume in the first quarter was "consistent with the same period in 2022."

The Q3 figures show containerized throughput at 127,334 TEUs, non-containerized cargo at 109,666 metric tonnes, and total volume at 1.1 million tonnes.

Capital expenditures last year included $7 million in government funding to build a $15 million marine container examination facility aimed at markedly reducing inspection turnaround times.

This past March, PSA Halifax announced the purchase of eight new electric rubber- tired gantry cranes from Konecranes, expanding the terminal's capacity by 25%. And later this year, the port is anticipating the arrival of two additional super post-Panamax

Cranes at the PSA Halifax Atlantic Hub as well as new yard-handling equipment.

Port Saint John

Amongst the top five of Canadian ports in total volume, handling 27.4 million tonnes in 2022, Port Saint John has in recent years seen its container throughput benefit from total investments of about C$500 million in infrastructure and supply chain upgrades along with the growing presence of such global carriers as Hapag-Lloyd and Mediterranean Shipping Company and the launching of an international intermodal service by Canadian Pacific railway.

Last year, the Bay of Fundy port and its partners exceeded the milestone of 100,000 TEUs of cargo passing through the Port, going on to end the year with more than 150,000 TEUs in throughput and an impressive annual growth rate of 72%. With hundreds of millions in investments from the private sector, government, and the Port itself, Port Saint John affirms it will soon have capacity to reach 800,000 TEUs.

et de l'Association internationale des débardeurs, et avec le soutien assuré avec dévouement par les pilotes maritimes et les exploitants de remorqueurs, c'est 601 700 EVP (équivalents 20 pieds) qui sont passés dans les terminaux de fret conteneurisé d'Halifax, Atlantic Hub et Fairview Cove de PSA Halifax.

Au total, il y a eu 5,4 millions de tonnes de fret dans les installations du port d'Halifax l'année passée. Les tendances du premier trimestre de 2023 pour le volume de fret conteneurisé sont «comparables à la même période de 2022», dit Lana Farguson, directeur des communications et du marketing.

Les chiffres du troisième trimestre indiquent un volume conteneurisé de 127 334 EVP, un volume non conteneurisé de 109 666 tonnes métriques et un volume total de 1,1 million de tonnes.

L'année passée, les dépenses en immobilisations comprenaient 7 millions de dollars de fonds gouvernementaux pour la construction d'une installation d'examen des conteneurs maritimes qui doit réduire sensiblement le temps nécessaire à l'inspection.

PSA Halifax a annoncé en mars dernier l'achat de huit nouvelles grues-portiques électriques sur pneus de Konecranes. Elles augmenteront la capacité de 25 %. Plus tard cette année, le Port prévoit encore l'arrivée de deux nouvelles grues super post-Panamax à l'Atlantic Hub de PSA, ainsi que du nouveau matériel de manutention.

Port Saint John

Avec ses 27,4 millions de tonnes en 2022, Port Saint John est un des cinq premiers ports canadiens selon le volume total. Ces dernières années, il a vu son trafic conteneurs profiter d'investissements de quelque 500 millions de dollars dans l'infrastructure et la chaîne d'approvisionnement. Il y a aussi eu une présence croissante de transporteurs mondiaux comme Hapag-Lloyd et Mediterranean Shipping Company, et le lancement d'un service intermodal international du Canadien Pacifique.

For QSL, nothing's too big or too small.

107 M. 110 MT. North America's longest and heaviest blades.

Pour QSL, rien n'est trop grand ou trop petit.

107 m. 110 t. Les plus longues et plus lourdes pales en Amérique du Nord.

QSL

Tailor-Made Success™
La réussite sur mesure[MD]

BEST MANAGED COMPANIES CANADA
Gold standard

Waterstone CANADA'S MOST ADMIRED CORPORATE CULTURES 2020 • 2022

GREEN MARINE CERTIFIED

PROUD PARTICIPANT UNITED NATIONS GLOBAL COMPACT
FIÈRE PARTICIPANTE PACTE MONDIAL DES NATIONS UNIES

qsl.com

"In many ways, Port Saint John and our region are entering a bold new era," has commented Craig Estabrooks, President and CEO. "With our partners we've created a new global gateway in Saint John and in New Brunswick. There's no other place on the Eastern Seaboard that has been able to make this happen."

Port Saint John is in the midst of a concerted campaign to enhance its position as an important Atlantic maritime gateway to Central Canada and the U.S. Northeast and Midwest. In the above context, DP World and Port Saint John welcomed two additional post-Panamax cranes last January to the container terminal.

The arrival of these cranes – which brought the total to four at the port - marked a significant milestone in Port Saint John's $205 million modernization project. This project, a three-way partnership venture between the Government of Canada, the Province of New Brunswick and Port Saint John, is slated to be completed this year. The modernization program deepening quayside draft and increasing the on-dock rail sector will expand container capacity to 300,000 TEUs.

Port of St. John's

For the Port of St. John's, 2022 cargo volume increased by 3% from the previous year, totaling 1.4 million tonnes versus 1.35 million tonnes. General cargo, consisting of containers, breakbulk, trailers and automobiles, declined by 4%.

Oceanex continues to be the main provider of container and ro/ro cargo through its service linking St. John's to Halifax and Montreal. Offshore and other vessel arrivals rose substantially.

GREAT LAKES & SEAWAY PORTS

Ports on the Great Lakes fared well in 2022 overall, with prospects brighter in the coming months, thanks to healthy grain harvests last fall, and some major construction/infrastructure projects.

L'an dernier, le port de la baie de Fundy et ses partenaires ont dépassé le jalon des 100 000 EVP de marchandises pris en charge et progressent vers un débit de plus de 150 000 EVP et un taux de croissance annuel impressionnant de 72 % en fin d'année. Des centaines de millions de dollars ont été investis par le secteur privé, le gouvernement et le Port lui-même. L'Administration portuaire affirme qu'elle sera bientôt en mesure d'atteindre un débit de 800 000 EVP.

«De bien des manières, c'est le début d'une toute nouvelle ère pour Port Saint John et notre région, a commenté le PDG de Port Saint John, Craig Estabrooks. Avec nos partenaires, nous avons créé un point d'accès international à Saint John et au Nouveau-Brunswick. Aucun autre endroit sur la côte Est n'est parvenu à ce résultat.»

Port Saint John a entrepris une campagne concertée visant à rehausser sa position comme important portail maritime de l'Atlantique pour le Canada central ainsi que le Nord-Est et le Midwest des États-Unis. Dans ce contexte, DP World et Port Saint John ont reçu en janvier deux grues post-Panamax de plus dans le terminal à conteneurs.

L'arrivée de ces grues – portant le total au port à quatre – est un événement important dans le projet de 205 millions de dollars de modernisation de Port Saint John. Ce projet, qui est un partenariat tripartite entre le gouvernement du Canada, la Province du Nouveau-Brunswick et Port Saint John, devrait être achevé cette année. La modernisation augmentera la profondeur de l'eau à l'abord des quais et la capacité ferroviaire au quai, ce qui portera la capacité conteneurs à 300 000 EVP.

Port de St. John's

Pour le port de St. John's, le volume de fret a augmenté de 3 % en 2022 par rapport à l'année précédente, soit à 1,4 million de tonnes contre 1,35 million. Les marchandises générales, comprenant conteneurs, marchandises diverses, remorques et automobiles, a baissé de 4 %.

Oceanex continue d'être la principale source de conteneurs et de fret RO/RO, avec son service reliant St. John's

©TBPA

Healthy grain harvests last fall have generated brisk business so far this year for the Port of Thunder Bay which is also maintaining its growing niche in project cargo.

Les bonnes récoltes de céréales de l'automne dernier ont stimulé l'activité cette année au port de Thunder Bay. Le port se taille aussi une place dans le domaine des cargaisons spéciales.

à Halifax et à Montréal. Les autres arrivées, y compris de l'étranger, ont augmenté considérablement.

PORTS DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME

Les ports sur les Grands Lacs ont globalement connu une bonne année en 2022. Les perspectives s'améliorent encore dans les mois à venir du fait des bonnes récoltes de céréales de l'automne dernier et de certains projets majeurs de construction et d'infrastructure.

Port de Thunder Bay

Le port de Thunder Bay a manutentionné 8,2 millions de tonnes en 2022, dont 6,2 millions de tonnes de céréales. Après le recul causé par la sécheresse de 2021 dans les Prairies, le port rebondit cette année grâce à la forte récolte de l'année passée, la troisième plus grande de l'histoire canadienne. «Nous commençons à voir l'effet dans nos volumes de céréales, avec un retour à notre moyenne triennale», dit Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

En juin, les expéditions de céréales étaient en hausse de 10 % par rapport à un an plus tôt, avec 760 000 tonnes arrivées au port jusqu'au début de juillet. «Si la météo est favorable, nous aurons une année où les agriculteurs viendront de planter la plus grande quantité de blé depuis 20 ans», ajoute M. Heney.

La potasse se porte bien aussi. «Le début était un plus lent que l'année passée, mais les choses accélèrent, dit M. Heney. Les engrais ont augmenté de 31 % en juin par rapport à un an plus tôt. Je ne crois pas que nous atteindrons le volume de l'année passée, qui était un record en 32 ans, en partie at-

Port of Thunder Bay

The Port of Thunder Bay handled 8.2 million tonnes in 2022, including 6.2 million tonnes of grain. After the lower shipments caused by the 2021 Prairie drought, the Port of Thunder Bay is rebounding with last year's harvest being the third largest in Canadian history. "We're starting to see those crops reflected in our grain volumes with a return to our three-year average," Tim Heney, the Thunder Bay Port Authority's CEO, says.

Grain shipments in June were up 10 per cent over the same time last year, with 760,00 tonnes being handled by the port in total by the start of July. "And, if the weather cooperates, we're looking at a year when farmers have just having planted the largest amount of wheat in 20 years," Mr. Heney adds.

Potash is also strong. "It started off a bit slower than last year but is picking up with fertilizers 31 per cent higher this June compared to a year ago," Mr. Heney says. "I don't think we'll reach last year's volume which was a 32-year record and partly the result of an issue at a U.S. port terminal, but the numbers will likely still be high."

The port's warehousing space – the largest between Toronto and Winnipeg – remains at capacity with kraft pulp, imported phosphate fertilizer and, to a slightly less but still significant extent, packages for delivery by Amazon couriers.

Wind turbine equipment destined for the Prairies has been a strong component in terms of oversized cargo for the port. Larger towers are being shipped from

China through the Seaway to avoid the Rockies. Blades are being imported from Germany, the longest being 245 feet (75 metres) at this point.

Pipe for oil lines, especially a smaller diameter one to connect gas wells, promises to be a steady stream of business for the port with several multi-year shipments secured from Europe for Alberta. "That's one of our bigger wins this year," Mr. Heney confirms.

As for projects, this year's big one at the port is upgrading the rail yard at a cost of approximately $6 million with matching funds received through the National Trade Corridors Fund. "Given the greater volumes of fertilizer and steel that our port now handles, we're replacing the light-duty rails installed back in the 1960s with fully compliant tracks necessary for these bigger, heavier loads," Mr. Heney says.

Port Windsor

Port Windsor is building on its success in 2022 when it had the second highest year in the port's history in terms of volumes handled. "With 5.5 million tonnes last year, we had a 32-per-cent increase over 2021 when we handled 4.2 million tonnes," Steve Salmons, the Windsor Port Authority's President and CEO, says. "Once again, the volumes were driving by megaprojects that include the Gordie Howe International Bridge, but also North America's largest electric vehicle plant that needed one million tonnes of aggregate within 90 days to build its foundations."

Even with megaprojects aside, the port would have seen a five to 10-per-cent increase with upticks across the board in grain, dry bulk and salt deliveries. "I'm not sure that it's a post-pandemic catchup as much as just a general rebound in the economy," Mr. Salmons adds. "The extraordinary grain sales that we saw a few of years ago because of COVID have stabilized but remain strong, and we had a robust harvest in 2022 with crops looking good in 2023 as well."

A lag in steel imports this year might be an early indicator of an economic slowdown, he adds, but it could also

tribuable à un problème connu dans un terminal portuaire américain, mais les chiffres seront sans doute quand même élevés.»

L'espace d'entreposage du port – le plus vaste entre Toronto et Winnipeg – reste bien utilisé, avec de la pâte kraft, de l'engrais phosphaté importé et, dans une mesure moindre mais non négligeable, des paquets à livrer par des messagers Amazon.

Le matériel d'éoliennes destiné aux Prairies a été une importante partie des cargaisons surdimensionnées au port. De grandes tours sont expédiées de Chine par la Voie maritime afin d'éviter les Rocheuses. Des pales sont importées d'Allemagne, dont les plus longues font 245 pieds (75 mètres).

Les tuyaux pour des conduites d'hydrocarbures, surtout ceux de plus petit diamètre pour relier les puits de gaz, apporteront une activité constante au port. Plusieurs expéditions pluriannuelles entre l'Europe et l'Alberta sont prévues. «C'est un de nos plus grands succès de cette année», indique M. Heney.

En ce qui concerne les projets au port, le plus grand de cette année vise la cour de triage ferroviaire. Il coûtera environ 6 millions de dollars et bénéficiera de fonds de contrepartie du Fonds national des corridors commerciaux. «Compte tenu des volumes accrus d'engrais et d'acier que notre port manutentionne aujourd'hui, nous remplaçons les rails légers installés dans les années 1960 par des voies répondant entièrement aux exigences pour ces charges plus lourdes», explique M. Heney.

Port de Windsor

Le Port de Windsor poursuit sur son élan de 2022, quand il avait connu la deuxième meilleure année de son histoire pour le volume. «Avec 5,5 millions de tonnes l'année passée, nous avions une augmentation de 32 % par rapport à 2021, quand nous étions à 4,2 millions de tonnes, dit Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor. Encore une fois, les volumes ont bénéficié de mégaprojets comme le pont international Gordie-Howe, mais aussi la plus grande usine nord-américaine de véhicules électriques – qui a eu besoin de

SWITCH
AND SAVE
With our new Gateway Incentive, there has never been a better time to start shipping on the Great Lakes with HWY H_2O.
For more information call us at:
1-905-641-0309
HWY/AUT
H_2O
HWYH2O.COM

©HOPA

Growth at the Port of Hamilton-Oshawa is spearheaded by agri-food commodities which accounted for a full third of tonnage in 2022.

Pour l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa, la croissance est propulsée par les produits agroalimentaires, qui représentaient le tiers de son tonnage en 2022.

be that the domestic steel industry has responded well with newer pricing to the shifting market affected by the lack of output from Ukraine, as well as enduring U.S. tariffs.

Meanwhile, Port Windsor is having its warehousing capacities significantly expanded and upgraded. With the help of a federal grant last year to ease supply chain issues, the Essex Terminal Railway and its sister company Morterm Limited are constructing a new warehouse to facilitate the movement of steel. "When we realized there was literally no warehousing available between Windsor and Toronto, we proposed the new 50,000 square foot warehouse, which was approved for $5 million in matching funds," Mr. Salmons notes. "The warehouse should be open late this summer or early fall."

Port Windsor has also received $12.5 million in matched funding from the National Trade Corridors Fund this year to add yet another 50,000 sq. ft. warehouse that will be introduced as the first container port in southwestern Ontario. "Hamilton has one, and we're next," Mr. Salmons notes. "The courageous folks in Cleveland were the first to be determined to work around the barriers to container shipping on the Great Lakes, and have since been joined by Hamilton, and more recently Duluth, with Monroe and Detroit announcing their intentions to do so, and soon us as well."

The port is adding a third dock space at its cargo terminal specifically for shortsea shipping container services. "We'll also have a platform for the alternative fueling of ships," Mr. Salmons adds.

HOPA builds on agri-foods

The Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA) handled a total of 10.36 million tonnes of cargo at the ports of Hamilton and Oshawa in 2022, just slightly down from the 11.2 million tonnes in 2021. The dip relates mostly to a

1 million de tonnes de granulats dans un délai de 90 jours pour construire ses fondations.»

Même sans les mégaprojets, le port aurait connu une augmentation de 10 %, avec des gains dans l'ensemble des livraisons de céréales, de vrac sec et de sel. «Je ne suis pas sûr que ce soit un rattrapage post-pandémie autant que simplement une relance générale de l'économie, ajoute M. Salmons. Les ventes extraordinaires de céréales que nous avons vues il y a quelques années à cause de la COVID se sont stabilisées, mais elles restent fortes, et nous avons eu une solide récolte en 2022; elle semble bonne en 2023 aussi.»

Un creux dans les importations d'acier cette année est peut-être un indicateur précoce d'un ralentissement économique, ajoute-t-il, mais peut-être aussi est-ce que l'industrie sidérurgique du pays a bien répondu, avec de nouveaux prix dans un marché en évolution touché par le manque de production d'Ukraine et la persistance des tarifs douaniers américains.

Entre-temps, le Port de Windsor améliore et augmente sensiblement ses capacités d'entreposage. Avec l'aide d'une subvention fédérale versée l'année passée face aux problèmes dans les chaînes d'approvisionnement, la compagnie Essex Terminal Railway et sa société sœur Morterm Limited construisent un nouvel entrepôt pour l'acier. «Lorsque nous avons compris qu'il n'y avait pratiquement pas d'entreposage disponible entre Windsor et Toronto, nous avons proposé le nouvel entrepôt de 50 000 pieds carrés, note M. Salmons. Il a été approuvé pour 5 millions de dollars en fonds de contrepartie. L'entrepôt devrait être ouvert cet été ou au début de l'automne.»

Le Port de Windsor a aussi reçu cette année 12,5 millions de dollars en fonds de contrepartie du Fonds national des corridors commerciaux pour construire encore un autre entrepôt de 50 000 pieds carrés. Nous serons le premier port pour conteneurs dans le Sud-Ouest ontarien. «Hamilton en a un, et nous serons les suivants, dit M. Salmons. Les gens courageux

PORT OF TORONTO

Your direct link to the heart of the city and beyond

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

A major inland port just minutes from the downtown core, the Port of Toronto provides quick, reliable access to 33 percent of the Canadian market. With more than 75,000 square feet of warehousing space and over 20 acres of paved marshalling area, the Port of Toronto is your connection to Southern Ontario and the world.

OWNED AND OPERATED BY:
PORTS TORONTO

PortsToronto.com
@PortsToronto

©PORTSTORONTO

The Port of Toronto is on track to achieve a similar cargo throughput in 2023 to 2022 when it handled its highest level in nearly two decades.

Le port de Toronto est en bonne voie de manutentionner autant de fret en 2023 qu'en 2022, quand il avait atteint son plus fort volume en près de deux décennies.

25-per-cent drop in fertilizer imports from the Baltic region as Ontario farmers sought new sources of urea-based fertilizer to replace the supplies disrupted by the war in Ukraine. Demand for finished steel also softened a bit with an expected rebound this year.

Growth at both ports is being led by agri-food commodities, which accounted for the first time for a full third of HOPA's tonnage. "We've invested almost $400 million in infrastructure over the last decade in the agricultural sector alone, with a lot of that money improving the supply chain for imported sugar and other raw foodstuffs that are then processed locally, adding value to Ontario's economy," Ian Hamilton, HOPA's President and CEO, says.

The $45 million announced last year in terms of infrastructure projects at both ports will improve supply chain efficiencies with additional warehousing space, as well as enhance multimodal connections. At Pier 18 in the Port of Hamilton, a former industrial site is being transformed into a new 10-acre rail transload hub with greater capacity to handle rail transloading, container handling, as well as railcar storage.

In the Niagara Region, HOPA is doubling the Thorold Multimodal Hub to 400 acres. The expansion includes 170 acres of additional land as well as 500,000 sq. ft. of warehousing space.

PortsToronto

PortsToronto handled 2.3 million tonnes of cargo in 2022 – it's highest recorded cargo level in 18 years. "We're on track to achieve similar numbers this year, with shipments of sugar, salt and aggregate materials all remaining strong," says PortsToronto's President and CEO Roelof-Jan

à Cleveland ont été les premiers à tout faire pour contourner les obstacles au transport de conteneurs sur les Grands Lacs. Ils ont depuis été rejoints par Hamilton, et plus récemment par Duluth. Monroe et Detroit ont annoncé leur intention de faire de même. Bientôt, ce sera nous aussi.»

Le port ajoute un espace quai à son terminal de fret, expressément pour les services de transport de conteneurs à courte distance. «Nous aurons aussi une plateforme pour le ravitaillement des navires en carburants de remplacement», ajoute M. Salmons.

L'APHO développe l'agroalimentaire

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO) a manutentionné 10,36 millions de tonnes de fret aux ports d'Hamilton et d'Oshawa en 2022, soit un peu moins que les 11,2 millions de tonnes de 2021. La baisse est surtout liée à une diminution de 25 % des importations d'engrais de la région de la Baltique, les agriculteurs ontariens ayant cherché de nouvelles sources d'engrais à base d'urée pour remplacer l'approvisionnement perturbé par la guerre en Ukraine. La demande d'acier fini a aussi faibli un peu; une remontée est attendue cette année.

Aux deux ports, une croissance est propulsée par les produits agroalimentaires, qui représentaient pour la première fois non moins du tiers du tonnage de l'APHO. «Pour le seul secteur agricole, nous avons investi presque 400 millions de dollars dans l'infrastructure depuis dix ans, dit Ian Hamilton, président et chef de la direction de l'APHO. Une bonne part de cet argent a servi à améliorer la chaîne d'approvisionnement pour le sucre importé et d'autres matières premières alimentaires qui sont transformés localement, ajoutant de la valeur à l'économie de l'Ontario.»

Les 45 millions de dollars de projets d'infrastructure annoncés l'année passée aux deux ports apporteront des gains en efficience dans la chaîne d'approvisionnement, avec un ajout d'espace d'entreposage et de meilleures liaisons multimodales. Au quai 18 du port de Hamilton, un ancien site industriel est en voie d'être transformé en un nouveau centre de transbordement ferroviaire de 10 acres. Il accroîtra la capacité de transbordement, de manutention de conteneurs et d'entreposage de wagons.

Dans la région du Niagara, l'APHO va doubler l'aire du pivot multimodal de Thorold à 400 acres. Il y aura 170 acres de terrain en plus, ainsi que 500 000 pieds carrés d'espace d'entreposage.

PortsToronto

PortsToronto a manutentionné 2,3 millions de tonnes de marchandises en 2022, le plus haut volume des 18 dernières années. «Nous atteindrons sans doute des volumes semblables cette année, dit le PDG de PortsToronto Roelof-Jan (RJ) Steenstra. Les expéditions de sucre, de sel et de granulats restent toutes fortes. Nous pourrions voir un peu de mouvement à la hausse vu la demande d'acier et d'armature importés de Turquie puisque Toronto a maintenant de loin le plus grand nombre de grues de construction en activité en Amérique du Nord : il y en avait 238 au premier trimestre de cette année, contre 51, le deuxième plus grand nombre, à Seattle.»

(RJ) Steenstra. "Where we might see a bit of upward fluctuation is with the need for steel and rebar imported from Turkey, with Toronto now having by far the largest number of construction cranes in operation in North America with 238 cranes in the first quarter of this year, compared to 51, the next biggest number in Seattle."

The port is also set to surpass its 2022 record of welcoming 41 cruise ships. "We're expecting 54 cruise ships to visit PortsToronto this year, so that's an increase of about 7,000 passengers for a total of approximately 22,000 visitors," Mr. Steenstra says. "With no shortage of demand for travel right now, I think the years of investment in highlighting the opportunities that the Great Lakes offer from a unique adventure standpoint are really paying off. Tourists, particularly from Germany and France, are responding well to the offerings being made by several cruise liners on the Great Lakes."

Port of Johnstown

The Port of Johnstown is seeing its cargo numbers rise this season after key investments to upgrade and expand its cargo area to attract new business from busier metropolitan port areas.

"We are extremely focused on developing additional lands for cargo as we see the bigger city ports getting more and more congested," says Robert Dalley, the port's

©PORT OF JOHNSTOWN

Cargo numbers at the Port of Johnstown are rising this year thanks to the impact of big investments in expanding its cargo area.

Le fret augmente au port de Johnstown cette année, grâce aux investissements considérables consentis pour agrandir ses zones de cargaison.

general manager. "We hope to attract companies looking to invest in properties close to a port capable of handling Seaway vessels."

Salt shipments were up to 180,000 kilo metric tons compared to 100,000 at the start of July 2022. The port has also exported 57,000 metric tons of grain so far this season, compared to 21,600 mt at the same time in 2022. Breakbulk – namely steel pipes – is at 2,100 mt compared to 850 mt last year at this point.

The port completed the upgrading of all its cargo laydown areas this summer and currently has 8.5 acres available. "The port also recently purchased an additional 35 acres of land across the road from the port, with the development of 20 acres of this property slated to begin this August." Mr. Dalley adds.

Overall, the Port of Johnstown saw its cargo tonnage increase by 15.2 per cent in 2022 over the previous year for a total of 852,067 mt. The largest increases were in salt, which rose by 14.6 per cent to 543,273 mt, and project/break bulk cargo that increased slightly more than fivefold to 30,790 metric tonnes.

WEST COAST PORTS

Port of Vancouver

At Canada's largest port, overall cargo volumes decreased by 3% in 2022, following a rebound in the second half of the year led by Canadian resource exports. The Vancouver Fraser Port Authority's 2022 statistics show a

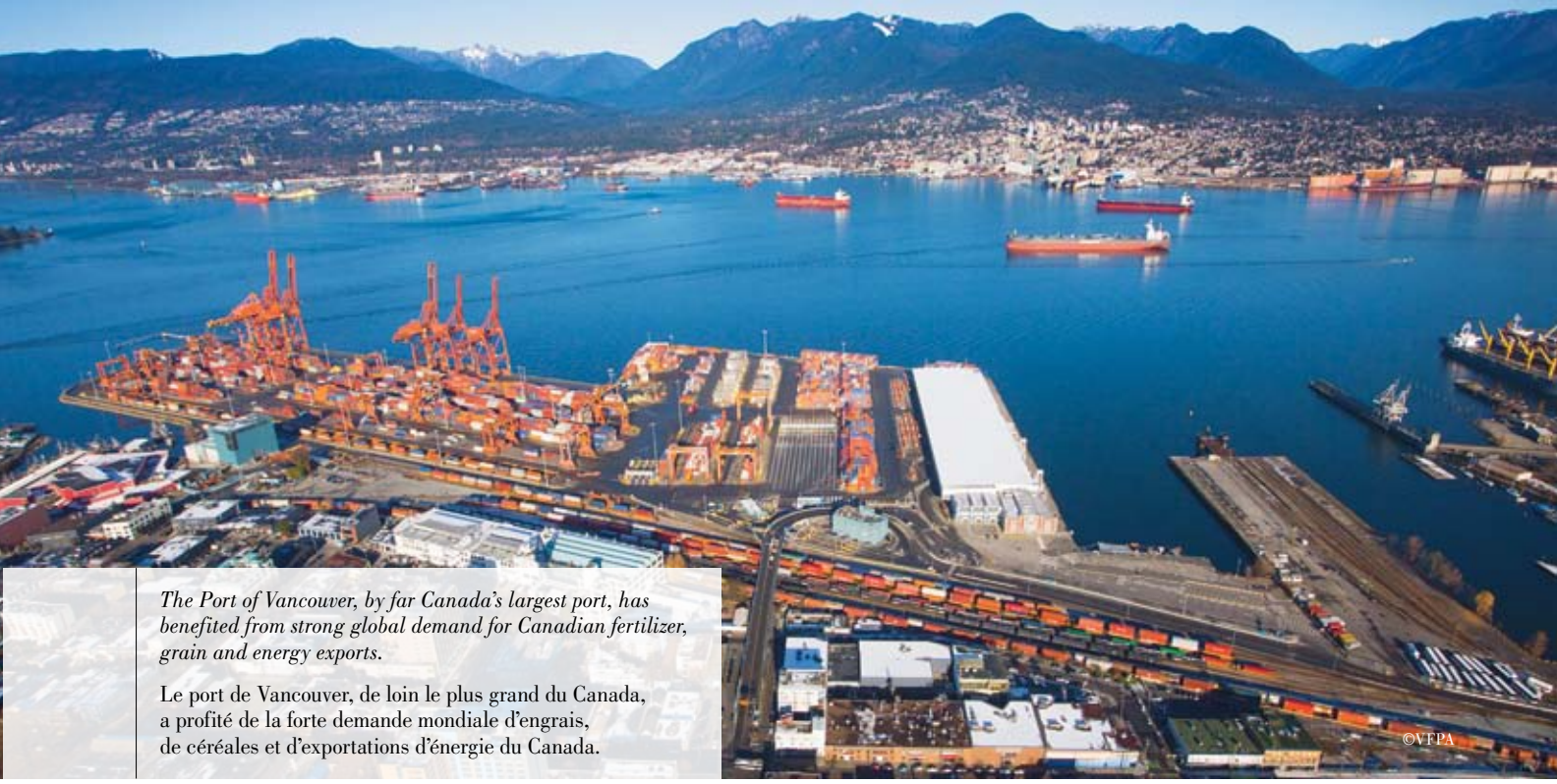
Le port est aussi sur le point de surpasser le record de 41 paquebots de croisière accueillis en 2022. «Nous attendons 54 paquebots de croisière à PortsToronto cette année, ce qui fait 7000 passagers de plus, pour un total d'environ 22 000 visiteurs, dit M. Steenstra. Comme il ne manque pas de demande pour les voyages actuellement, je crois que les années d'investissement pour faire connaître les possibilités qu'offrent les Grands Lacs en matière d'aventures uniques portent réellement leurs fruits. Les touristes, en particulier d'Allemagne et de France, répondent bien aux offres que présentent diverses compagnies de croisières sur les Grands Lacs.»

Port de Johnstown

Le fret a augmenté au port de Johnstown cette saison, après que des investissements clés ont amélioré et agrandi ses zones de fret pour attirer des clients de ports métropolitains plus achalandés.

«Nous sommes déterminés à aménager des terrains supplémentaires pour le fret, car nous voyons les ports des plus grandes villes qui sont de plus en plus congestionnés, dit Robert Dalley, directeur général du port. Nous espérons attirer des compagnies qui veulent investir dans des propriétés proches du port pouvant accueillir des navires de la Voie maritime.»

Les expéditions de sel s'élèvent à 180 000 tm (tonnes métriques), en comparaison de 100 000 au début de juillet 2022. Le port a aussi exporté 57 000 tm de céréales jusqu'à présent cette saison, contre 21 600 au même moment en 2022.



The Port of Vancouver, by far Canada's largest port, has benefited from strong global demand for Canadian fertilizer, grain and energy exports.

Le port de Vancouver, de loin le plus grand du Canada, a profité de la forte demande mondiale d'engrais, de céréales et d'exportations d'énergie du Canada.

DERNIÈRE HEURE : Au moment où ce numéro allait sous presse, plusieurs semaines de grève menées en juillet par les dockers de la Colombie-Britannique contre leurs employeurs maritimes semblaient sur le point d'être résolues, la direction canadienne de l'International Longshore & Warehouse Union recommandant à ses membres de voter en faveur d'une nouvelle convention collective provisoire. Le conflit de travail a eu un impact majeur, en particulier sur les ports de Vancouver et de Prince Rupert, tout en perturbant les chaînes d'approvisionnement à travers le Canada.

LATE NEWS : As this issue was going to press, several weeks of strike actions in July by British Columbia dockers against their maritime employers appeared to be heading for resolution with the International Longshore & Warehouse Union Canada leadership recommending its members to vote in favour of a tentative new collective agreement. The labour conflict has had a major impact especially on the ports of Vancouver and Prince Rupert while disrupting supply chains across Canada.

Les marchandises diverses – en l'occurrence, tuyaux d'acier – en sont à 2100 tm, contre 850 tm à pareille date l'année passée.

Le port a achevé l'amélioration de toutes ses aires de dépôt cet été. Il dispose maintenant de 8,5 acres. «Le Port a aussi acheté récemment 35 acres de terrain de l'autre côté de la route, et prévoit commencer à en aménager 20 acres ce mois d'août», ajoute M. Dalley.

Au total, le port de Johnstown a manutentionné 852 067 tm de fret en 2022, 15,2 % de plus que l'année précédente. Les plus fortes augmentations ont été dans le sel, en hausse de 14,6 % jusqu'à 543 273 tm, et dans les cargaisons spéciales et marchandises diverses, multipliées par un peu plus de 5, pour atteindre 30 790 tm.

PORTS DE LA CÔTE OUEST

Port de Vancouver

Au plus grand port du Canada, les volumes globaux de marchandises ont diminué de 3 % en 2022, après un rebond au deuxième semestre de l'année grâce aux exportations de ressources canadiennes. Les statistiques de 2022 de l'Administration portuaire Vancouver Fraser montrent que 141,4 millions de tonnes

total of 141.4 million tonnes of goods moved, compared to 146.5 million tonnes in 2021.

Container cargo also declined by 3% to 3.5 million TEUs. This downturn continued into 2023, with statistics to the end of May showing container volume down by 14.4% versus the same period in 2022.

Following a slow start impacted by supply chain challenges and 2021's drought-affected harvest, Canadian grain and fertilizer exports recorded the largest gains in the second half of the year, as overall cargo volumes through the port bounced back. However, strong grain volumes from September onwards were not enough to offset the early year slump, with overall bulk grain volumes down 23% for the year.

Global demand for Canadian goods remained strong in 2022 as geo-political instability spurred appetite for our grain, energy and fertilizer exports," said Robin Silvester, president and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority, the federal agency mandated with enabling Canadian trade through the Port of Vancouver.

"A decline in container volumes that started around December is providing much-needed relief from the

surge volumes the port experienced throughout 2021 and much of 2022," Mr. Silvester said. But he reiterated that "additional container capacity at the Port of Vancouver remains desperately needed due to sustained, long-term growth in container trade as Canada's population, economy and trade all continue to grow."

The Roberts Bank Terminal 2 Project, approved in April of this year by the federal government following a rigorous environmental assessment process, will deliver that capacity, said Mr. Silvester who on June 1 announced his resignation after 14 years at the helm.

Prince Rupert

Last year, Prince Rupert handled 24.6 million metric tons of cargo, about 2% behind 2021 throughput. Container volume amounted to just over one million TEUs.The slight year-over-year decrease reflected the mounting challenges brought on by supply chain disruptions affecting imports and exports, rapidly changing energy demands, and geopolitical tensions over the past 12 months.

Despite the current volatility, considerable strides were made toward developing a more resilient and sustainable trade gateway in the near and long-term through further diversification, new capacity, and expanded services.

métriques (MTM) de marchandises ont transité par le port, comparativement à 146,5 MTM en 2021.

Le trafic conteneurs a aussi baissé, de 3 %, à 3,5 millions d'EVP. Ce recul a continué en 2023, les statistiques jusqu'à la fin de mai indiquant 14,4 % de moins que pour la même période de 2022.

Après un lent départ touché par les difficultés de la chaîne d'approvisionnement et la récolte de 2021 touchée par la sécheresse, les exportations canadiennes de céréales et d'engrais ont enregistré les gains les plus importants au deuxième semestre de l'année, alors que les volumes globaux de marchandises dans le port ont rebondi. Toutefois, les forts volumes de céréales à partir de septembre n'ont pas suffi à compenser la baisse du début de l'année, les volumes globaux de céréales en vrac ayant diminué de 23 % pour l'année.

«La demande mondiale de biens canadiens est demeurée forte en 2022, car l'instabilité géopolitique a stimulé l'appétit pour nos exportations de céréales, d'énergie et d'engrais», a déclaré Robin Silvester, président et chef de la direction de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, l'organisme fédéral chargé de faciliter le commerce canadien par le port de Vancouver.

«La baisse des volumes de conteneurs qui a commencé vers décembre procure un soulagement grandement né-

Total 2022 cargo of ACPA ports

Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Vancouver	141,400	141,400
Montréal	36,000	36,000
Sept-Îles	33,400	33,400
Québec	27,700	27,700
Saint John	27,400	27,400
Prince Rupert	24,800	24,800
Hamilton-Oshawa	10,360	10,360

Tonnage 2022 des ports de l'AAPC

Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Thunder Bay	8,200	8,200
Windsor	5,500	5,500
Halifax (HPA facilities)	5,400	5,400
Trois-Rivières	4,300	4,300
Nanaimo	4,100	4,100
Toronto	2,300	2,300
Belledune	1,900	1,900
St. John's	1,400	1,400
Saguenay	643	643
Alberni	618	618

TOTAL: 345.5 million tonnes
345.5 millions de tonnes

Source: individual ports / chaque port

© PORT ALBERNI

©PORT ALBERNI

Port Alberni is strongly pursuing a diversification strategy. While developing its core domestic and international log shipments, it is witnessing a surge in barge loading activity.

Le Port de Port Alberni poursuit vigoureusement une stratégie de diversification. Tout en développant sa base d'expéditions de grumes au pays et à l'étranger, il augmente considérablement le chargement de barges.

cessaire par rapport à la hausse des volumes au port tout au long de 2021 et d'une grande partie de 2022», a déclaré M. Silvester. Il a toutefois réitéré que «le port de Vancouver a encore désespérément besoin d'une capacité de conteneurs supplémentaire en raison de la croissance soutenue et à long terme du commerce de conteneurs, alors que la population, l'économie et le commerce du Canada continuent de croître.»

M. Silvester, qui le 1er juin a annoncé son départ après 14 ans en poste, a affirmé que le projet du Terminal 2 de Roberts Bank, approuvé en avril dernier par le gouvernement fédéral à la suite d'un processus d'évaluation environnementale rigoureux, permettra d'atteindre cette capacité.

Prince Rupert

L'année passée, il y a eu 24,6 millions de tonnes métriques de fret à Prince Rupert, environ 2 % de moins qu'en 2021. Le volume de conteneurs était d'un peu plus de 1 million d'EVP. La légère baisse d'une année à l'autre reflète les difficultés causées par les perturbations des chaînes d'approvisionnement des importations et des exportations,

"The Port of Prince Rupert needs to evolve its services and capabilities, or our Gateway's competitiveness will erode. Global trade and supply chains are changing rapidly, and we must adapt," commented Shaun Stevenson, President and CEO, Prince Rupert Port Authority, when the full-year results were announced. "It highlights the importance of the projects that are currently in development, including container terminal and logistics service expansions, as well as the expansion and diversification of existing terminals and creation of new export facilities needed to support Canada's role in global energy security. As these projects reach critical decision points, 2023 will define the future of the Port of Prince Rupert."

DP World Prince Rupert's Fairview Container Terminal saw a 2 percent decrease in its intermodal volumes in 2022. Growth was hampered due to congestion at inland ports that impacted operations and fluidity in Q2 and Q3. Amid the backlog, the southern expansion of Fairview Terminal increased its total annual capacity to 1.6 million TEUs. This project enables greater resiliency and adds

much-needed intermodal capacity on Canada's west coast. Planning for a northern expansion of Fairview Container Terminal is underway, with construction anticipated to begin in 2023. Once completed, the terminal's capacity will reach 1.8 million TEUs.

Today operational is the Fairview-Ridley Connector Corridor – a critical component of the port's intermodal ecosystem. Three years in the making, the five-kilometre stretch of road has since last August been drawing containers headed to the DP World Prince Rupert Fairview Container Terminal away from the central core and downtown city streets. It reduces the trans-loading haul distance to the terminal from 20 kilometers (12 miles) down to five kilometres (3 miles) for the more than 200 trucks transporting containers to the site daily.

Port Alberni

After handling 618,000 tonnes in domestic and international shipments in 2022, Port Alberni began 2023 on a strong note with domestic log movements in the first quarter notably soaring by 31% to 103,753 tonnes. The frozen fish cargo sector also recorded a big increase as the port pursued its diversification strategy.

Commenting on current projects, Zoran Knezevic, President and CEO, indicated that the team dedicated to the Port Alberni Transshipment Hub (PATH) is actively promoting the initiative and establishing partnerships, including a recent visit to Korea to explore promising prospects.

"Amidst the challenging circumstances posed by the COVID-19 pandemic, we acknowledge the necessity of evaluating PATH's potential contributions to the shipping industry and its capacity to alleviate wait times," he told *Maritime Magazine*.

"An accomplishment worth noting is the remarkable surge in barge loading activity at Port Alberni," Mr. Knezevic continued. "Following an unfortunate fire incident, the community has come to realize that barge transportation stands out as the most efficient and dependable method for transporting goods to and from the Alberni Valley.

"Furthermore, in light of persistent congestion on our roads, both we and industry leaders are in agreement that a project like PATH would bring substantial value and offer a sustainable solution to wait times and the overall shipping industry on the West Coast. We remain steadfast in our commitment to nurture the growth of container barge loading and reinforce the role of PATH in facilitating efficient and resilient trade operations."

Port of Nanaimo

In 2022, the Port of Nanaimo on Vancouver Island handled 4.1 million tonnes of cargo, with forest products and logs representing about 75% of total throughput. Container traffic amounted to 23,712 TEUs versus just over 25,000 TEUs in 2021.

This past March, Minister of Transport Omar Alghabra announced an investment of up to $600,000, under the National Trade Corridors Fund, for the Na-

les changements rapides dans la demande d'énergie et les tensions géopolitiques des 12 derniers mois.

Malgré la volatilité actuelle, de grands progrès ont été réalisés en vue de créer un portail commercial plus résilient et plus durable à court terme et à moyen terme par une plus grande diversification, l'augmentation de la capacité et l'élargissement de l'offre de services.

«Le Port de Prince Rupert doit faire évoluer ses services et ses capacités, sinon la compétitivité de notre portail s'érodera, disait Shaun Stevenson, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, lors de la publication des résultats de l'année entière. Le commerce et les chaînes d'approvisionnement mondiales changent rapidement, et nous devons nous adapter. C'est là toute l'importance des projets qui sont en cours, y compris l'agrandissement du terminal de conteneurs et l'augmentation des services, ainsi que l'agrandissement et la diversification des terminaux actuels et la création de nouvelles installations d'exportation nécessaires à l'appui du rôle du Canada dans la sécurité énergétique mondiale. Ces projets arrivant au stade de la prise de décisions cruciales, l'année 2023 sera déterminante pour l'avenir du port de Prince Rupert.»

Le terminal à conteneurs Fairview de DP World à Prince Rupert a enregistré une baisse de 2 % de ses volumes intermodaux en 2022. La croissance a été entravée par la congestion aux ports intérieurs. Les opérations et la fluidité en ont souffert aux deuxième et troisième trimestres. Pendant ce temps, l'agrandissement vers le sud du terminal Fairview a augmenté sa capacité annuelle à 1,6 million d'EVP. Ce projet assure une plus grande résilience et ajoute de la capacité intermodale qui est bien nécessaire sur la côte Ouest du Canada. La planification se poursuit pour un agrandissement du terminal Fairview vers le nord. La construction devrait débuter en 2023. Elle portera la capacité du terminal à 1,8 million d'EVP.

Le corridor de liaison Fairview-Ridley, élément vital de l'écosystème intermodal du port, est aujourd'hui opérationnel. Il aura fallu trois ans pour construire ses 5 km de route. Depuis août dernier, il sert à l'acheminement de conteneurs vers le terminal à conteneurs Fairview de DP World, au lieu qu'ils doivent passer par le centre-ville. Il réduit la distance à franchir pour effectuer le transbordement au terminal, de 20 km à 5 km. Plus de 200 camions transportent des conteneurs vers le site chaque jour.

Port Alberni

Après avoir manutentionné 618 000 tonnes d'expéditions intérieures et internationales en 2022, Port Alberni a entamé 2023 en force. Les expéditions intérieures de grumes, en particulier, ont bondi de 31 % au premier trimestre, à 103 753 tonnes. Le secteur du poisson congelé a aussi connu une forte augmentation, alors que le port poursuivait sa stratégie de diversification.

Commentant les projets en cours, Zoran Knezevic, PDG du Port d'Alberni, a indiqué que l'équipe affectée au Port Alberni Transshipment Hub (PATH) s'emploie à faire connaître l'initiative et à former des partenariats. Elle s'est récemment rendue en Corée pour explorer des possibilités prometteuses.

«Face aux difficultés posées par la pandémie de COVID-19, nous constatons la nécessité d'évaluer les contributions potentielles du PATH à l'industrie maritime et sa capacité de réduire les délais d'attente», a-t-il dit au *Maritime Magazine*.

Par ailleurs, continue-t-il: «Une des réalisations notables est l'augmentation remarquable du chargement de barges à Port Alberni. À la suite d'une malheureuse situation d'incendie, la communauté en est venue à comprendre que le transport par barge est la solution la plus efficace et la plus fiable pour transporter des biens à destination et au départ de la vallée Alberni.

«De plus, à la lumière de la constante congestion sur nos routes, les chefs de file de l'industrie sont d'avis, comme nous, qu'un projet comme le PATH serait très utile et offrirait une solution viable aux délais d'attente, dans l'intérêt de l'ensemble de l'industrie sur la côte Ouest. Nous demeurons déterminés à favoriser la croissance du chargement de barges de conteneurs et à mettre de l'avant le PATH pour faciliter des opérations commerciales efficaces et résilientes.»

©DOUG WORTLEY

The brand new Vehicle Processing Centre at the Port of Nanaimo is the only West Coast access point for European automakers to Canadian markets.

Le tout nouveau centre de traitement des véhicules au port de Nanaimo est le seul point d'accès aux marchés canadiens sur la côte Ouest pour les fabricants automobiles européens.

Port de Nanaimo

En 2022, le port de Nanaimo, sur l'île de Vancouver, a manutentionné 4,1 millions de tonnes de fret. Les produits forestiers et les grumes représentaient environ 75 % du total. Le trafic de conteneurs s'est élevé à 23 712 EVP, contre un peu plus de 25 000 EVP en 2021.

En mars dernier, le ministre des Transports, Omar Alghabra, a annoncé qu'un financement pouvant atteindre 600 000 $ serait accordé à l'Administration portuaire de Nanaimo, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, pour étudier divers moyens d'améliorer les chaînes d'approvisionnement.

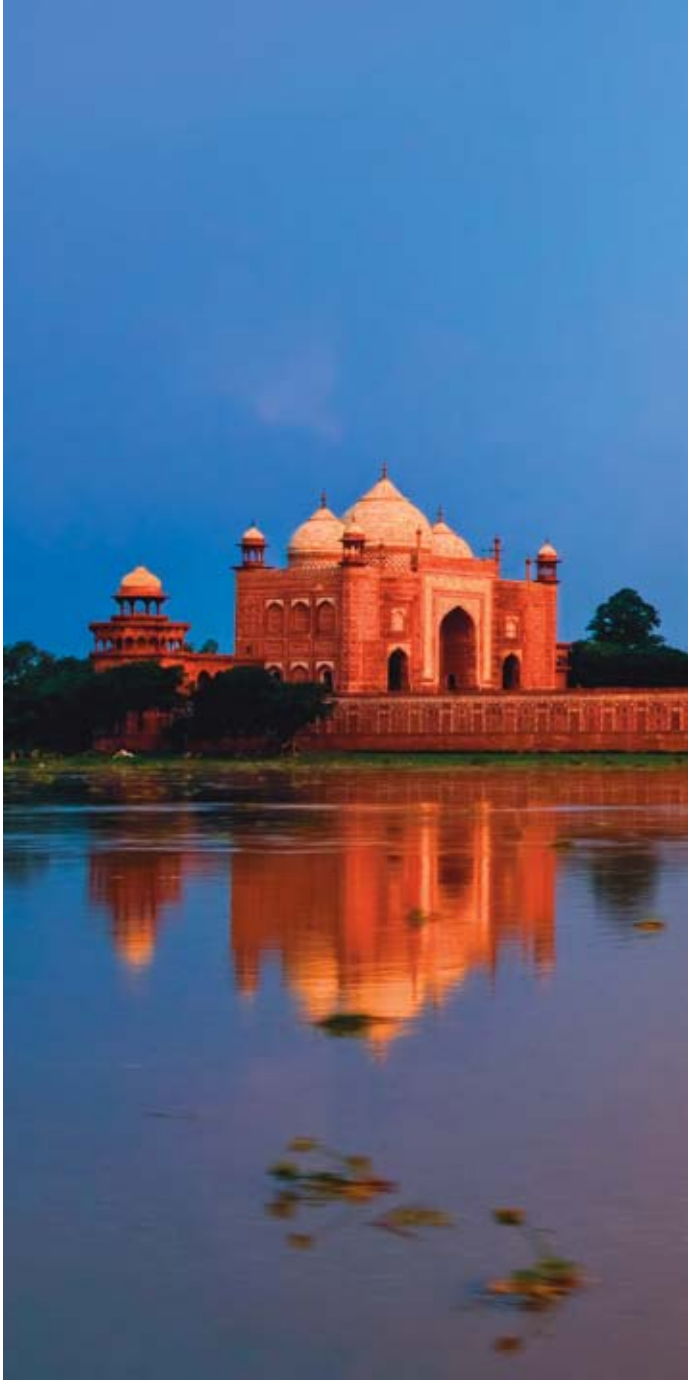
À cette occasion, Ian Marr, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Nanaimo, a exprimé sa satisfaction: «Le port de Nanaimo est reconnaissant du financement octroyé dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Cet investissement nous permettra d'étudier la façon dont l'agrandissement du terminal de Duke Point, combiné au développement des terres, peut offrir aux communautés de l'île de Vancouver de nouvelles possibilités d'importation et d'exportation, ainsi qu'améliorer la résilience et la capacité des chaînes d'approvisionnement dans l'ensemble de la région du Pacifique.»

L'étude portera sur: l'accroissement de la capacité de manutention des conteneurs; l'aménagement de terrains près du port pour soutenir la croissance économique, la création d'emplois et le commerce; et l'évaluation des améliorations possibles au transport de marchandises par voie maritime sur de courtes distances entre l'île de Vancouver et le Lower Mainland. Elle vérifiera également la faisabilité d'améliorer l'infrastructure du terminal de Duke Point dans le but d'offrir une meilleure connectivité pour le transfert de cargaisons des barges aux wagons sur la partie continentale.

naimo Port Authority to study various supply chain improvements.

On that occasion, Ian Marr, President and CEO of the Nanaimo Port Authority, stated: "The Port of Nanaimo is appreciative of the National Trade Corridors Funding award to study how additional expansion of the Duke Point Terminal, combined with upland development can provide new import/export opportunities for Vancouver Island communities and increase resiliency and capacity for the broader Pacific Region supply chain network."

The study will focus on: the expansion of container handling capacity; the development of land near the port to support economic growth, job creation, and trade; and the assessment of potential improvements to the transportation of cargo by sea over short distances between Vancouver Island and the Lower Mainland. It will also explore the feasibility of improving the terminal's infrastructure of Duke Point Terminal, providing better connectivity to transfer cargo from barges to rail cars on the mainland.



Significant growth potential for Canadian trade

Important potentiel de croissance pour le commerce canadien

Colin Laughlan

Canada's new Indo-Pacific Strategy – a blueprint for multifaceted engagement with the world's fastest growing economic region – is now unfolding with its first phase in the vast 40 country Asian expanse. The Strategy turns on national and international security issues while remaining focused on trade growth in Canada's second-largest regional export market after the United States, accounting for $300 billion in annual two-way cargo trade last year.

Following the announcement of the Strategy last fall, an impressive roster of government initiatives is already underway in select economies – three bilateral trade agreement talks, visiting trade missions, new regional trade offices, the appointment of special envoys to the region, and an evolving Canada-Asia Trade Gateway concept. It is all welcome news as the growth rates in many Indo-Pacific markets are powering ahead of more developed economies, but the agenda is not without risks. Fraught with political and ideological challenges, Canada's double-edged thrust means forging deeper economic relationships in the region while supporting its western allies' military resources in the Indo-Pacific. Jeff Nankivell, a veteran Canadian diplomat who now serves as President and CEO of the Asia-Pacific Foundation of Canada, said the federal government took an unusual step in publishing the regional Strategy. "I've

©DREAMSTIME

The Canadian government has drawn up a comprehensive strategy to notably boost trade with India, which recently overtook China as the world's most populous country.

Le gouvernement canadien a élaboré une stratégie détaillée pour développer, entre autres, le commerce avec l'Inde – qui a récemment devancé la Chine à titre de pays le plus peuplé au monde.

La première phase de la nouvelle Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique a été lancée. Le plan vise un engagement multidimensionnel dans la région du monde – comprenant 40 pays – qui connaît la croissance économique la plus rapide. La Stratégie répond à des questions de sécurité nationale et internationale tout en restant axée sur la croissance du commerce dans ce qui est le deuxième marché d'exportation régional du Canada après les États-Unis. L'année passée, il représentait 300 milliards de dollars de commerce bilatéral de marchandises.

La Stratégie a été annoncée l'automne dernier, et un éventail d'initiatives gouvernementales sont déjà en cours dans diverses économies: des discussions sur trois accords commerciaux bilatéraux; des missions commerciales; de nouveaux bureaux commerciaux régionaux; la nomination d'envoyés spéciaux dans la région; et un concept évolutif de Porte commerciale canadienne en Asie. Voilà autant de bonnes nouvelles à l'heure où les taux de croissance de nombreux marchés de l'Indo-Pacifique s'élèvent au-delà de ceux d'économies plus développées. Le plan n'est toutefois pas sans poser des risques. Il y a des défis politiques et idéologiques à relever, le Canada voulant tisser des liens économiques plus serrés tout en soutenant les ressources militaires de ses alliés occidentaux dans l'Indo-Pacifique.

Jeff Nankivell, diplomate canadien de longue date qui est maintenant président et chef de la direction de la

©ASIA PACIFIC FOUNDATION OF CANADA

Jeff Nankivell, President and CEO of the Asia Pacific Foundation of Canada strongly welcomes Ottawa's strategic blueprint for the Indo-Pacific region.

Jeff Nankivell, président et chef de la direction de la Fondation Asie Pacifique du Canada, accueille très favorablement le plan stratégique d'Ottawa pour la région de l'Indo-Pacifique.

been working on Canada-Asia issues as a diplomat for more than three decades and there really hasn't been anything like this. It's extremely rare for Canadian governments of any stripe to release strategy documents – especially foreign policy documents."

In a blunt assessment, Canada's Strategy document singles out China as "an increasingly disruptive global power." At the same time, it recognizes that "key regional actors have complex and deeply intertwined relationships" with the Middle Kingdom. The International Monetary Fund has calculated "for every percentage point of higher growth in China, output in the rest of Asia rises by around 0.3%."

Much of the Strategy's initial $2.3-billion allocation over its initial five years, said Mr. Nankivell, "is intended for 'beefing up' Canada's relevant agencies in the security field." So, Canada's trade diversification in Indo-Pacific markets will require deftly managing geopolitical tensions and their potential to adversely affect our existing trade relations. Increasingly hostile military exercises occurring in the South China Sea, for example, as well as the recently expanded presence of China's warships in the Indian Ocean will pose serious challenges to international diplomacy. For Canada's role in the Indo-Pacific maritime theatre, Canada's Defence Minister Anita Anand suggested in May this year that any possible participation by Canada in AUKUS, the Indo-Pacific security pact between Australia, the United Kingdom and the United States, would be limited to collaborating on advanced technologies such as artificial intelligence and quantum computing.

Fondation Asie Pacifique du Canada, dit que le gouvernement fédéral a pris une mesure inhabituelle en publiant la stratégie régionale: «J'ai travaillé à des dossiers Canada-Asie comme diplomate pendant plus de trois décennies, et il n'y a réellement rien eu de tel. Il est extrêmement rare qu'un gouvernement canadien de quelque couleur que ce soit publie des documents de stratégie – surtout en matière de politique étrangère.»

Le document affirme d'ailleurs sans détour que la Chine est «une puissance mondiale de plus en plus perturbatrice». En même temps, il reconnaît que «les principaux acteurs régionaux entretiennent des relations complexes et inextricables» avec l'Empire du Milieu. Le Fonds monétaire international a calculé que pour chaque point de pourcentage supplémentaire de croissance en Chine, la production dans le reste de l'Asie augmente d'environ 0,3 %.

Selon M. Nankivell, une bonne part des 2,3 milliards de dollars affectés aux cinq premières années de la Stratégie «est destinée à renforcer les organismes pertinents du Canada dans le domaine de la sécurité». La diversification du commerce du Canada dans les marchés de l'Indo-Pacifique exigera donc de gérer habilement les tensions géopolitiques et le risque qu'elles nuisent à nos relations commerciales actuelles. Par exemple, des exercices militaires de plus en plus hostiles sont menés en mer de Chine méridionale, et la présence de navires de guerre chinois dans l'océan Indien a été accrue récemment, ce qui présente d'importants défis pour la diplomatie internationale. En ce qui concerne le rôle du Canada dans le théâtre maritime de l'Indo-Pacifique, la ministre de la Défense du Canada Anita Anand a laissé entendre en mai dernier que toute participation du Canada au pacte

de sécurité AUKUS – Australie, Royaume-Uni et États-Unis – dans l'Indo-Pacifique serait limitée à une collaboration sur des technologies de pointe comme l'intelligence artificielle et l'informatique quantique.

Le lieu tout indiqué pour l'expansion du commerce international du Canada

Malgré tout, l'impératif commercial du Canada en Indo-Pacifique est parfaitement clair. Ce n'est plus tant dans les économies avancées que le Canada peut augmenter ses exportations.

En mars 2023, dans son relevé du secteur canadien du commerce international, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) soutenait qu'une conjoncture affaiblie aux États-Unis et dans d'autres grandes économies allait plomber la croissance des exportations canadiennes. L'OCDE prévoit que la croissance du PIB réel du Canada ralentira cette année, à 1 %, et remontera à peine, à 1,3 %, en 2024. Le développement du commerce international du Canada, qui était toujours important, est ainsi devenu vital.

«Nous avons en fait vu baisser la part de notre PIB soutenue par les exportations, et nous perdons des parts de marché à l'exportation, affirme Stuart Bergman, vice-président et économiste en chef d'Exportation et développement Canada (EDC). Depuis 2000 au Canada, les exportations sont passées de 38 % du PIB à 30 % en 2021. Mais le déclin est encore plus prononcé que pour d'autres économies avancées, parce que nos exportations vers les économies avancées représentent presque 90 % de nos exportations – ce qui a de très graves implications pour l'économie canadienne dans son ensemble.»

M. Nankivell convient que la croissance économique de la Chine est déterminante pour le développement régional. «La croissance des pays d'Asie du Sud-Est est largement fonction de la croissance soutenue de l'économie chinoise, a-t-il expliqué récemment en entrevue avec le *Maritime Magazine*. Les chiffres absolus restent énormes – une croissance de 3 % en Chine est comme 20 % dans d'autres grandes économies. Il y a ainsi un potentiel de croissance non seulement des exportations canadiennes en Chine, mais aussi dans les pays d'Asie

The 'sweet spot' for expanding Canadian foreign trade

Despite all this, Canada's Indo-Pacific trade imperative is abundantly clear. Canada's sweet spot for expanding international trade is no longer in the world's advanced economies.

"Weaker conditions in the U.S. and other major economies will pull down [Canada's] export growth," the Organization for Economic Cooperation and Development cautioned in its March 2023 survey of the Canadian trade sector. The Paris-based OECD forecasts Canada's real GDP growth will slow to 1% this year and rise only slightly to 1.3% in 2024. Canada's international trade development has thus moved from important to critical.

"We've seen our share of GDP supported by exports actually decline; and we're losing export market share," noted Stuart Bergman, VP and Chief Economist at Export Development Canada (EDC). "Since 2000, Canada's export share of GDP has fallen from 38% to 30% in 2021. But our decline is even more pronounced than other advanced economies because our exports to advanced economies make up almost 90% of our total exports – and that has a very serious impact in the broader Canadian economy."

Mr. Nankivell agrees that China's economic growth is integral to regional development. "A big part of the growth story with countries in Southeast Asia is the continued growth of the China economy," he explained in a recent interview with *Maritime Magazine*. "The absolute numbers are still large – 3% growth in China is like 20% growth in other major economies. What that means is not just an opportunity for Canadians to continue their exports to China; it means growth opportunities in Southeast Asia. They're growing their trade with China rapidly." However, the other major regional growth driver is now the rapidly rising economy of India.

According to the IMF's latest 2023 World Economic Outlook, the region's two largest emerging market economies – China and India – will contribute about 50% of global growth this year, with the rest of the region bringing the total contribution to around 70%.

Amid a welter of global economic pressures – war, inflation, geopolitical tensions, an imperiled financial sector, and the world's major economies perched on the precipice of a recession – Canada's most promising markets for trade diversification are nested in the two enormous national economies with opposing systems of government.

India poised as fastest-growing Asian economy

This year, India will claim top spot as the fastest growing Asian economy – the IMF projecting its real GDP growth to reach close to 6% by the end of 2023. As well, India has overtaken China as the world's most populous country this year, and continue to grow while China's population declines, a legacy of the latter's 36 year one-child policy.

"And while population growth doesn't necessarily guarantee economic success, it does if these billions of people are going to be living better – with rising incomes," said EDC's Bergman. "And with the fastest growing economies in the region actually able to sustain growth in the 6% -7% range – that has the potential to absolutely transform Canada's economy if we are able to hitch our wagon to them."

India's latest economic surge has also added considerable momentum to a concerted lobby in Canada aimed at moving ahead quickly with stalled bilateral India trade agreement negotiations. This past spring, India's Commerce Minister visited Ottawa for talks focused on an Early Progress Agreement – part of an eventual Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA) sought by the two countries. A Global Affairs Canada spokesperson shared: "The Ministers discussed working together on green and renewable technologies, clean energy, electric vehicles and batteries, agricultural goods, infrastructure development, and minerals and metals."

Victor Thomas, President and CEO of the Toronto-based Canada-India Business Council, strongly advocates for an early Canada-India trade Memorandum of Understanding (MOU). He wants the two governments to focus on the energy and agricultural sectors to meet the pressing needs of India's ballooning middle class. "No country has a greater need for energy than India over the next 20 years. With 800-million people moving up the socio-economic ladder, they want safe, reliable access to all forms of energy," he said.

Strong agri-food horizons

He also sees agri-food as a major sector for increased Canadian exports. "As you move this large population up, they want higher quality foods," he said.

The Business Council of Canada supports Mr. Thomas' cause. Goldy Hyder, BCC's President and CEO, believes an Early Progress Agreement is near at hand. "With a successful visit to Canada by Indian Commerce Minister Piyush Goyal in May and a Team Canada Trade Mission to India led by Minister Mary Ng scheduled for October, there is real momentum toward securing an Early Progress Trade Agreement before the end of 2023," he said. "Such an agreement would show them Canada's opportunities in India and would go a long way in advancing Canada's new Indo-Pacific Strategy."

du Sud-Est. Ils développent fortement leur commerce avec la Chine.» Cependant, l'autre moteur de croissance dans la région est l'économie en plein essor de l'Inde.

Selon les plus récentes Perspectives de l'économie mondiale du FMI, en 2023, les deux plus grandes économies de marché émergentes de la région – la Chine et l'Inde – contribueront à quelque 50 % de la croissance mondiale cette année, le reste de la région portant la contribution totale à environ 70 %.

Alors que sévit une profusion de pressions économiques mondiales – guerre, inflation, tensions géopolitiques et périls dans le secteur financier –, les marchés les plus prometteurs pour la diversification du commerce canadien se trouvent dans deux énormes économies nationales aux systèmes de gouvernement opposés.

L'Inde devient l'économie asiatique la plus dynamique

Cette année, l'Inde revendiquera le titre d'économie asiatique à la plus forte croissance. Le FMI lui prédit une croissance du PIB réel de presque 6 % à la fin de 2023. En outre, l'Inde a devancé la Chine comme pays le plus populeux du monde cette année, et sa population continuera d'augmenter alors que celle de Chine diminue en conséquence des 36 ans de sa politique de l'enfant unique.

«La croissance de la population ne garantit pas nécessairement le succès économique, mais elle le fait si en même temps le niveau de vie – et les revenus – augmentent, dit M. Bergman d'EDC. Et alors que les économies à la plus forte croissance de la région peuvent soutenir une croissance de l'ordre de 6 à 7 %, il y a une possibilité de transformer l'économie canadienne si nous parvenons à nous y arrimer.»

La plus récente poussée économique de l'Inde a d'ailleurs dynamisé un lobbying concerté, au Canada, visant à relancer des négociations sur un accord commercial bilatéral avec l'Inde. Le printemps dernier, le ministre du Commerce de l'Inde était à Ottawa pour des discussions au sujet d'un accord préliminaire – en vue de l'éventuel accord de partenariat économique global souhaité par les deux pays. Un porte-parole d'Affaires mondiales Canada a rapporté que «les ministres ont discuté de collaboration en matière de technologies vertes et renouvelables, d'énergie propre, de véhicules électriques et de batteries, de biens agricoles, d'infrastructure ainsi que de minéraux et métaux».

Victor Thomas, PDG du Conseil de commerce Canada-Inde, à Toronto, milite en faveur de la conclusion rapide d'un protocole d'entente Canada-Inde. Il souhaite que les deux gouvernements se concentrent sur les secteurs de l'énergie et de l'agriculture afin de combler les besoins pressants et croissants de la classe moyenne indienne. «Aucun pays n'a davantage besoin d'énergie que l'Inde dans les 20 années à venir, dit-il. Il y a 800 millions de personnes qui gravissent les échelons socioéconomiques, et elles veulent un accès sécuritaire et fiable à toutes formes d'énergie.»

Belles perspectives pour l'agroalimentaire

Il perçoit aussi un grand potentiel pour l'augmentation des exportations agroalimentaires canadiennes: «À mesure que cette énorme population progresse, elle recherche des aliments de plus grande qualité.»

Le Conseil canadien des affaires appuie la cause de M. Thomas. Son président et chef de la direction, Goldy

©ERIN BURNS PHOTOGRAPHY

Carlo Dade of the Canada West Foundation sees big potential trade gains with India despite challenges in the agricultural sector.

Carlo Dade, de la Canada West Foundation, entrevoit de grandes possibilités d'augmenter le commerce avec l'Inde, malgré des défis qui se posent dans le secteur agricole.

Hyder, croit qu'un accord préliminaire est à portée de main. «Après la visite fructueuse au Canada du ministre indien du Commerce Piyush Goyal en mai et avant la mission commerciale de l'Équipe Canada dirigée par la ministre Mary Ng qui doit se rendre en Inde en octobre, il y a un véritable élan pour qu'un accord préliminaire soit conclu d'ici la fin 2023, dit-il. Un tel accord montrerait le potentiel du Canada en Inde et contribuerait sensiblement à l'atteinte des objectifs de la nouvelle Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique.»

Selon M. Nankivell: «Les négociateurs commerciaux canadiens n'ont pas privilégié des accords de type préliminaire. Nous ne nous contentons habituellement pas d'un demi-pain.» Il croit toutefois qu'il pourrait y avoir une exception pour l'Inde. «Il est réellement intéressant de voir l'importance politique d'accepter une démarche différente dans le cas de l'Inde, démontrant que le potentiel est grand, dit-il. Et il s'agit réellement d'une relation géopolitique importante si nous sommes prêts à mettre de l'eau dans notre vin et à adopter une démarche partielle.»

Cependant, le responsable du commerce international et de l'investissement à la Canada West Foundation (CWF), Carlo Dade, maintient que «l'Inde est un partenaire commercial difficile, et les enjeux intérieurs autour de l'agriculture sont extrêmement délicats». Il fait remarquer que les exportations agricoles canadiennes en Inde ont périclité depuis 2017 en raison de barrières non tarifaires, et il craint que l'agriculture ne soit pas comprise dans l'accord préliminaire. «Si notre gouvernement acceptait un accord ne comprenant pas l'agriculture, la question qui se poserait pour les Prairies canadiennes est la suivante: "Pourquoi est-ce que nous voudrions renoncer à un pouvoir de négociation pour un accord qui ne couvre pas le secteur exportateur le plus important du Canada – l'agriculture?"»

Des exportations canadiennes répondant aux besoins

Il reste que la CWF reconnaît les immenses gains potentiels du commerce avec l'Inde. L'organisme a mis au point un modèle de «complémentarité» qui examine la mesure dans laquelle les exportations canadiennes correspondent à ce que les pays de l'Indo-Pacifique voudraient importer.

Sharon Zhengyang Sun, économiste spécialiste de la politique commerciale à la CWF, utilise une échelle de 0 à 100 pour aider à comprendre le potentiel commercial du

According to Mr. Nankivell, "It has not been the custom of Canadian trade negotiators to go for early progress type agendas – we don't usually settle for half a loaf," he said. But he thinks the current push for India could be an exception. "It's really interesting to observe the political significance of agreeing to take a different approach in the case of India – it shows the potential is high," he said, adding: "And it's a really important geopolitical relationship – if we are prepared to put water in our wine on this one and take a partial approach."

However, Carlo Dade, Director of Trade and Investment at the Alberta-based Canada West Foundation (CWF), maintains, "India is a difficult trade partner, and the domestic issues around agriculture are extremely fraught." Pointing out that Canada's agricultural exports with India have dropped dramatically since 2017 over non-tariff barriers (NTBs), Mr. Dade is concerned that agriculture may not be included in the Early Progress Agreement. "Should our government proceed with an agreement that doesn't include agriculture, then the question for the Canadian Prairies is: 'Why would you give away negotiating leverage for an agreement that doesn't cover the most important export for Canada – which is agriculture?'"

Leading Canada Indo-Pacific Trade Partners
(In billions of Canadian dollars)
Principaux partenaires commerciaux du Canada dans la région Indo-Pacifique
(En milliards de dollars canadiens)

Country / Pays	Imports Importations	Exports Exportations
1. China / Chine	100	28
2. Japan / Japon	17	18
3. South Korea / Corée du Sud	13.2	8.7
4. Vietnam	12.9	1.0
5. India / Inde	8.4	5.4
6. Indonesia / Indonésie	2.9	3.2
7. Australia / Australie	2.7	3.1

Source: Statistics Canada / Statistique Canada

New envoys and trade offices

Canada's new Indo-Pacific Strategy will see the appointment of several new high-level diplomatic postings in Asia. This past April, the federal government named Ian McKay as Special Envoy to work with diplomatic missions in the Indo-Pacific to ensure a whole-of-government approach in advancing strategic implementation of the Strategy's initiatives. Mr. McKay takes on the additional duties while continuing as Canada's Ambassador to Japan.

Work is also underway towards the opening of a Canadian Trade Gateway office in Southeast Asia in 2024. Early speculation is that it will be located in Singapore. According to Jeff Nankivell, President and CEO of the Asia Pacific Foundation of Canada (APFC), there will also be a Special Trade Envoy based somewhere in Southeast Asia

In a separate but not unrelated initiative, the Vancouver-headquartered APFC will receive funding under Canada's Indo-Pacific Strategy to open a new satellite office (possibly in Singapore) to serve as a convening centre for "influential people from across Canada and around Southeast Asia to get to know one another," said Mr. Nankivell. Last year, as a proof of concept for the idea, APFC co-hosted a highly successful in-person event with Universities Canada attracting over 500 participants (55% from around Asia, 45% from across Canada) among university alumni and business leaders.

Indo-Pacific Regional Bloc

The Indo-Pacific Region encompasses 40 countries and economies: Australia, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Cambodia, North Korea, India, Indonesia, Japan, Laos, Malaysia, Maldives, Mongolia, Myanmar, Nepal, New Zealand, Pakistan, China, Philippines, South Korea, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailand, Timor Leste, and Vietnam, plus the 14 Pacific Island countries.

All told, they represent a regional market with annual two-way trade with Canada valued at $300-billion, including $30.4 billion in two-way agricultural trade.

De nouveaux envoyés et bureaux commerciaux

Dans le cadre de la nouvelle Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique, de nouveaux postes diplomatiques de haut niveau seront créés en Asie. En avril dernier, le gouvernement fédéral a nommé Ian McKay envoyé spécial qui travaillera avec les missions diplomatiques de l'Indo-Pacifique pour coordonner une démarche pangouvernementale et gérer la mise en œuvre des initiatives de la Stratégie. M. McKay assume ces fonctions en supplément de son rôle d'ambassadeur du Canada au Japon.

Le travail se poursuit aussi en vue d'ouvrir en 2024 un bureau de Porte commerciale canadienne en Asie du Sud-Est. D'aucuns spéculent qu'il sera situé à Singapour. Selon Jeff Nankivell, président et chef de la direction de la Fondation Asie Pacifique du Canada (FAPC), établie à Vancouver, il y aura aussi un envoyé spécial commercial en Asie du Sud-Est.

Par ailleurs, la FAPC recevra des fonds en vertu de la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique pour ouvrir un nouveau bureau satellite (peut-être à Singapour) qui servira de centrale permettant à des «personnes influentes de partout au Canada et en Asie du Sud-Est d'apprendre à se connaître», dit M. Nankivell. L'année passée, pour valider le concept, la FAPC a organisé une rencontre en personne en collaboration avec l'organisme Universités Canada. Elle a été couronnée de succès, réunissant plus de 500 diplômés universitaires et chefs de file du monde des affaires (55 % d'Asie, 45 % de partout au Canada).

Bloc régional de l'Indo-Pacifique

L'Indo-Pacifique comprend 40 pays et économies: Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi, Cambodge, Corée du Nord, Inde, Indonésie, Japon, Laos, Malaisie, Maldives, Mongolie, Myanmar, Népal, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Chine, Philippines, Corée du Sud, Singapour, Sri Lanka, Taïwan, Thaïlande, Timor-Leste et Vietnam, ainsi que les 14 pays insulaires du Pacifique.

Au total, il s'agit d'un marché régional faisant pour plus de 300 milliards de dollars par année de commerce bilatéral, dont 30,4 milliards de dollars de commerce agricole bilatéral.

Canada auprès des 10 plus grands partenaires commerciaux régionaux. Par exemple, explique-t-elle, «le Japon est au premier rang pour nous, avec un indice de complémentarité de 65,4 pour les exportations canadiennes au Japon. Donc, le Japon est un des partenaires les plus complémentaires pour le Canada dans la région. Il est suivi de la Corée du Sud et de l'Inde. Même si l'Inde est troisième, nous sommes loin d'y exporter suffisamment. La cause en est réellement des barrières – tant tarifaires que non tarifaires. Donc que ce soit en négociant un protocole d'entente ou quelque chose de semblable avec l'Inde, il y a un énorme potentiel.»

Une autre initiative agricole importante a été annoncée au début de juin: un nouveau bureau du Canada pour les produits agricoles et agroalimentaires sera ouvert à Manille, aux Philippines. Le gouvernement fédéral investira 32 millions de dollars sur cinq ans pour appuyer une équipe mobile travaillant avec les missions diplomatiques canadiennes dans l'ensemble de l'Indo-Pacifique – où les exportations agricoles canadiennes sont actuellement de 22 milliards de dollars. «Les barrières non tarifaires ont réellement été le plus grand obstacle à notre progression sur le marché dans l'Indo-Pacifique», dit le PDG de Pulse Canada, Jeff English. Son organisation a participé aux démarches du secteur agricole canadien prônant l'ouverture du bureau depuis l'année passée. «Nous voulons faire en sorte qu'une grande importance soit accordée à la capacité d'action en matière réglementaire et technique, en fonction de données scientifiques et en tenant compte des risques, qui porte sur de nouvelles technologies comme la sélection amélioratrice des plantes.»

Krista Thomas, vice-présidente du Conseil des grains du Canada, est chargée de faire savoir sur les marchés internationaux comment les nouvelles technologies canadiennes de sélection amélioratrice des plantes peuvent fournir des produits agricoles sûrs. «Toutes nos grandes cultures recèlent un potentiel énorme pour les nouvelles méthodes de sélection amélioratrice et de modification génétique, dit-elle. La modification génétique peut mener à des plantes résistant aux maladies et à la sécheresse, ce qui sera très important à mesure que le climat continue de se réchauffer. Pour pouvoir cultiver ces plantes au Canada, nous devons nous assurer que nos marchés d'exportation les accepteront.»

Elle souligne d'importants changements apportés récemment à la réglementation en Inde: «C'est un marché qui a été plus prudent dans le passé. Si par exemple le Canada voulait un jour introduire des lentilles génétiquement modifiées, nous devrions nous assurer que nos plus grands marchés, comme l'Inde, nous restent ouverts.»

Le bloc commercial ANASE (Association des nations de l'Asie du Sud-Est) regroupant 10 États (Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Brunei, Cambodge, Laos, Myanmar et Vietnam) occupe aussi une place importante dans les objectifs commerciaux du Canada. Il est au quatrième rang parmi les plus grands partenaires commerciaux du Canada pour les marchandises, avec un commerce bilatéral s'élevant déjà à 31,6 milliards de dollars. Un accord de libre-échange (ALE) bilatéral avec l'ANASE assurerait au Canada un meilleur accès à six économies – Cambodge, Indonésie, Laos, Myanmar, Philippines, Thaïlande – qui ne font pas encore partie de l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP). Les négociations

Canadian exports match region's import needs

Nonetheless, the CWF recognizes potential gains in trade with India are immense. Developing a 'Complementarity' model, the think-tank looks at how well Canada's exports match the import needs of the Indo-Pacific countries.

Sharon Zhengyang Sun, CWF Trade Policy Economist, examined how a scale from zero to 100 aids in understanding Canada's trade potential with the top ten regional trade partners. For example, she explained, "Japan is ranked first for us with a complementarity index of 65.4 for Canadian exports to Japan – so Japan is one of the most complementary partners for Canada in the region, followed by South Korea and India. But even though India is ranked third, we are not exporting nearly enough. That's really because of barriers – both tariff and non-tariff barriers – so whether it's negotiating an MOU or something like that with India, there's a lot of potential there."

Another important agricultural initiative announced in early June was a new Canadian Agricultural and Agri-food office to be established in Manila, Philippines. The federal government's investment of $32 million over five years will support a mobile team to work with Canadian diplomatic missions throughout the Indo-Pacific region, where Canada's agricultural exports currently total $22 billion annually. "Non-tariff barriers have really been our biggest hindrance to achieving market growth in the Indo-Pacific," said Pulse Canada CEO Jeff English, whose organization has been part of Canada's agricultural industry push for the new office since last year. "We want ensure there is large focus on regulatory and technical capacity-building based on science and a risk-based approach that extends to new technology like plant breeding," he said.

Krista Thomas, Vice President of Canada Grains Council, is tasked with communicating to international markets how Canada's new plant-breeding technologies can provide safe agricultural products. "All of our major field crops see an enormous potential in new crop methods of plant breeding and gene editing," she said. "Gene editing offers the potential to provide disease resistant and drought resistant crops that are going to be very important as the climate continues to warm. In order to grow these crops in Canada we need to make sure that our export markets will accept them."

She pointed to recent important regulatory changes in India "because that is a market that has been more cautious in the past. For instance, if Canada ever wanted to introduce a gene-edited lentil crop, we'd need to make sure that our most important markets like India would remain open."

The ASEAN intra-regional trade bloc of 10 member states (Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Thailand, Brunei, Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam) also figures prominently in Canada's trade objectives. ASEAN represents Canada's fourth largest merchandize trade partner with two-way trade

©LONNIEWISHART

The Port of Prince Rupert is significantly expanding its infrastructure and logistics facilities to handle anticipated large increases in its maritime trade with all its core markets, including Asia.

Le Port de Prince Rupert développe considérablement son infrastructure et ses installations logistiques en prévision de fortes augmentations du commerce maritime avec tous ses marchés principaux, y compris l'Asie.

already valued at $31.6 billion. A bilateral free trade agreement (FTA) with ASEAN would provide Canada with enhanced access to six economies – Cambodia, Indonesia, Laos, Myanmar, Philippines, Thailand – that are not yet part of the higher level Comprehensive and Progressive Transpacific Partnership (CPTPP). Canada-ASEAN FTA negotiations, started in November 2021, have been occurring regularly with a fifth round of talks scheduled for this fall following the fourth round held earlier in June this year.

Further, negotiations for a separate bilateral agreement between Canada and the sprawling archipelago of Indonesia took a giant step forward when the leaders of the two nations met this past spring.

"President Joko Widodo and Prime Minister Trudeau agreed to expedite the negotiation process during their bilateral meeting at the sideline of the G7 Meeting in Hiroshima in May this year," Made Diangga, an official in the Embassy of Indonesia in Ottawa, shared with *Maritime Magazine*. The main exported commodities from Canada to Indonesia are potash fertilizer, wheat, and soybean and the biggest export commodities from Indonesia to Canada are rubber, footwear, apparel, and papers. According to the Initial Economic Impact Assessment conducted by Canada in 2019, the Agreement could increase Canada's GDP by $328 million and exports to Indonesia by $446.5

Canada-ANASE ont débuté en novembre 2021, et elles se poursuivent régulièrement. Une cinquième ronde de discussions est prévue cet automne, après celle de juin cette année.

Des négociations visant un accord bilatéral distinct entre le Canada et le vaste archipel de l'Indonésie ont fait un pas de géant lorsque les dirigeants des deux nations se sont rencontrés au printemps dernier.

«Le président Joko Widodo et le premier ministre Trudeau ont convenu d'accélérer le processus de négociation lors de leur rencontre bilatérale en marge de la réunion du G7 à Hiroshima en mai dernier», a confié au *Maritime Magazine* Made Diangga, un représentant de l'ambassade d'Indonésie à Ottawa. Les principaux produits exportés par le Canada en Indonésie sont l'engrais potassique, le blé et le soja, et les plus importantes exportations de l'Indonésie au Canada sont le caoutchouc, les chaussures, les vêtements et le papier. Selon une première évaluation d'impact économique réalisée par le Canada en 2019, l'accord pourrait augmenter le PIB du Canada de 328 millions de dollars, et ses exportations vers l'Indonésie de 446,5 millions de dollars; il augmenterait le PIB de l'Indonésie de 1,4 milliard de dollars, et ses exportations vers le Canada de 1,1 milliard de dollars.

La première mission infranationale du Canada dans le cadre de la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique s'est déroulée au début de juin. Le premier ministre et trois ministres de Colombie-Britannique se sont rendus au Vietnam,

à Taïwan, à Singapour et au Japon. Cette année, la province a ouvert deux nouveaux bureaux commerciaux régionaux, à Ho Chi Minh-Ville (Vietnam) et à Taipei (Taïwan). Le ministre d'État responsable du Commerce de Colombie-Britannique, Jagrup Brar, a dit au *Maritime Magazine* qu'ils représentaient le plus grand acteur canadien dans le commerce avec l'Asie du Sud-Est. Il a cité en particulier la taille du marché vietnamien, où sa province comptait pour 19 % des exportations canadiennes totales de 150 millions de dollars en 2022. Taïwan, qui est le 6e partenaire commercial de la province, a reçu plus de 1,6 milliard de dollars d'exportations de la Colombie-Britannique l'année passée. Il a insisté sur l'importance des relations interpersonnelles pour la diversification du commerce, ainsi que sur celle des normes environnementales, sociales et de gouvernance de la Colombie-Britannique dont la mission commerciale a fait la promotion. «L'ESG est une grande priorité aujourd'hui», dit M. Brar.

Les ports de la côte Ouest entrevoient un essor du commerce

Les ports-portes d'entrée du Pacifique du Canada ont vu un léger déclin du fret dans la foulée de la pandémie en 2022, mais prévoient d'énormes augmentations du commerce avec les économies de l'Indo-Pacifique d'ici la fin de la décennie. À Prince Rupert, les plans d'un nouveau parc logistique prévoient une offre de services à valeur ajoutée pour les biens conteneurisés. En outre, le Port et l'exploitant de terminaux DP World étudient la faisabilité d'un deuxième terminal à conteneurs qui pourrait ajouter 2 millions d'EVP de capacité d'ici 2030.

million while increasing Indonesia's GDP by $1.4 billion and exports to Canada by $1.1 billion.

Canada's first sub-national trade mission under the federal Indo-Pacific Strategy took place in early June with the Government of British Columbia's Premier and three cabinet ministers fanning out to Vietnam, Taiwan, Singapore and Japan. This year the province opened two new regional trade offices in Ho Chi Minh City, Vietnam, and Taipei, Taiwan. B.C. Minister of State for Trade, Jagrup Brar, told *Maritime Magazine*, "We came as Canada's largest trading partner in Southeast Asia." He cited in particular the size of the Vietnamese market where B.C. had 19% of the total Canadian export value of more than $150 million in 2022, while Taiwan, as B.C.'s 6th largest trading partner, received over $1.6 billion in B.C. exports last year. He stressed the importance of "people-to-people relationships" in diversifying trade as well of B.C.'s Environmental, Social, and Governance standards promoted by the trade mission. "ESG is a huge focus right now," said Mr. Brar.

West Coast ports eye big potential trade increases

Canada's Pacific Gateway ports – despite modest post-pandemic cargo declines on the west coast in 2022 – are anticipating huge increases in trade volumes with Indo Pacific economies by the end of the decade. At the Prince Rupert Gateway, plans for a new logistics park include a value-added service offering for containerized goods, and the Port and terminal operator DP World are studying the

DEMAND IS GROWING...

AND SO ARE WE.

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

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

RUPERTPORT.COM /future

@rupertport

PRINCE RUPERT Port Authority

CANADA'S LEADING EDGE

feasibility of building a second container terminal, potentially adding 2 million TEU capacity by 2030.

"Following Canada's Indo-Pacific Strategy last fall, we are now really in the process of executing on it," said Brian Friesen, Vice President of Trade and Communications at the north coast port. "There's a lot of focus on diversification and there's a lot of activity by the Government of Canada to promote Canada's gateway all over the Indo-Pacific – but at this point for us, less so in India and more so in other markets in the Indo Pacific. With Prince Rupert just west of Singapore," he explained, "our primary markets are in Northeast Asia with 10- or 11-days transit time to China, Japan, South Korea – but of course also down to Vietnam, Indonesia and other markets in that area. However, in the container business, there is some advantage in that containers can find their way into India – not on a direct service, but they could be transhipped somewhere overseas."

In the area of energy exports, Mr. Friesen noted an increase of Q1 metallurgical coal exports mainly to China up 82% to 1.5 million tonnes, along with "steady, strong volumes" in liquid petroleum gas, close to 185,000 tonnes year-to-date in April 2023, to Japan, South Korea and China.

At the Port of Vancouver, where approximately $226 billion worth of Indo-Pacific region trade now occurs annually, Katherine Bamford, Director, Customer Engagement, predicted, "Most of the value in trade growth is likely to happen in containers." She stressed that the Port's planned 2.4 million TEU capacity expansion at its Roberts' Bank site in Delta, B.C. was "vital" to meet trade growth volumes anticipated by 2030. The project was recently green-lighted (with stringent environmental conditions) by the federal government and now awaits a final decision by the B.C government.

Meanwhile, the Port of Vancouver is readying for the completion of the TransMountain pipeline expansion at the end of this year. After five years of delays over environmental challenges, the $31-billion project will deliver 890,000 barrels of oil per day for overseas shipments from the Port's Westridge Marine Terminal in Burrard Inlet, with an average of one tanker per day starting in Q1 2024. Greig Sproule, Vice President, Tolls and Tariffs, Canadian Association of Petroleum Producers, said the pipeline expansion will allow Canadian oil producers to gain access to global markets, previously having been limited to North American markets. "It will enable Canada to play a bigger role in the energy security of our trading partners," he said.

Smaller B.C. ports are also involved in trade with Indo-Pacific economies. Port Alberni near the southern end of Vancouver Island is Canada's closest deep-sea port to Asia's Pacific Rim countries and can receive Panamax size vessels at its expansive location near the top of Alberni Inlet. Currently the Port's overseas shipments concentrate on lumber and log exports going directly to Japan, China, and South Korea. Port spokesperson Kate Smith said annual international export volumes have reached as much as 500,000 MT in recent years.

«Nous sommes réellement en voie de mettre en œuvre la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique présentée l'automne dernier, dit Brian Friesen, vice-président responsable du développement commercial et des communications du port de la côte Nord. Nous accordons une grande importance à la diversification, et le gouvernement du Canada s'emploie à promouvoir la porte d'entrée canadienne partout dans l'Indo-Pacifique – bien que pour nous jusqu'à présent, c'est moins en Inde et davantage dans d'autres marchés de l'Indo-Pacifique. Nos principaux marchés sont dans l'Asie du Nord-Est, avec une traversée de 10 ou 11 jours vers la Chine, le Japon ou la Corée du Sud. Mais évidemment, il y a aussi plus bas le Vietnam, l'Indonésie et d'autres marchés dans cette région. Pour les conteneurs toutefois, il y a l'avantage qu'ils peuvent être acheminés jusqu'en Inde – pas directement, mais avec un transbordement quelque part outre-Pacifique.»

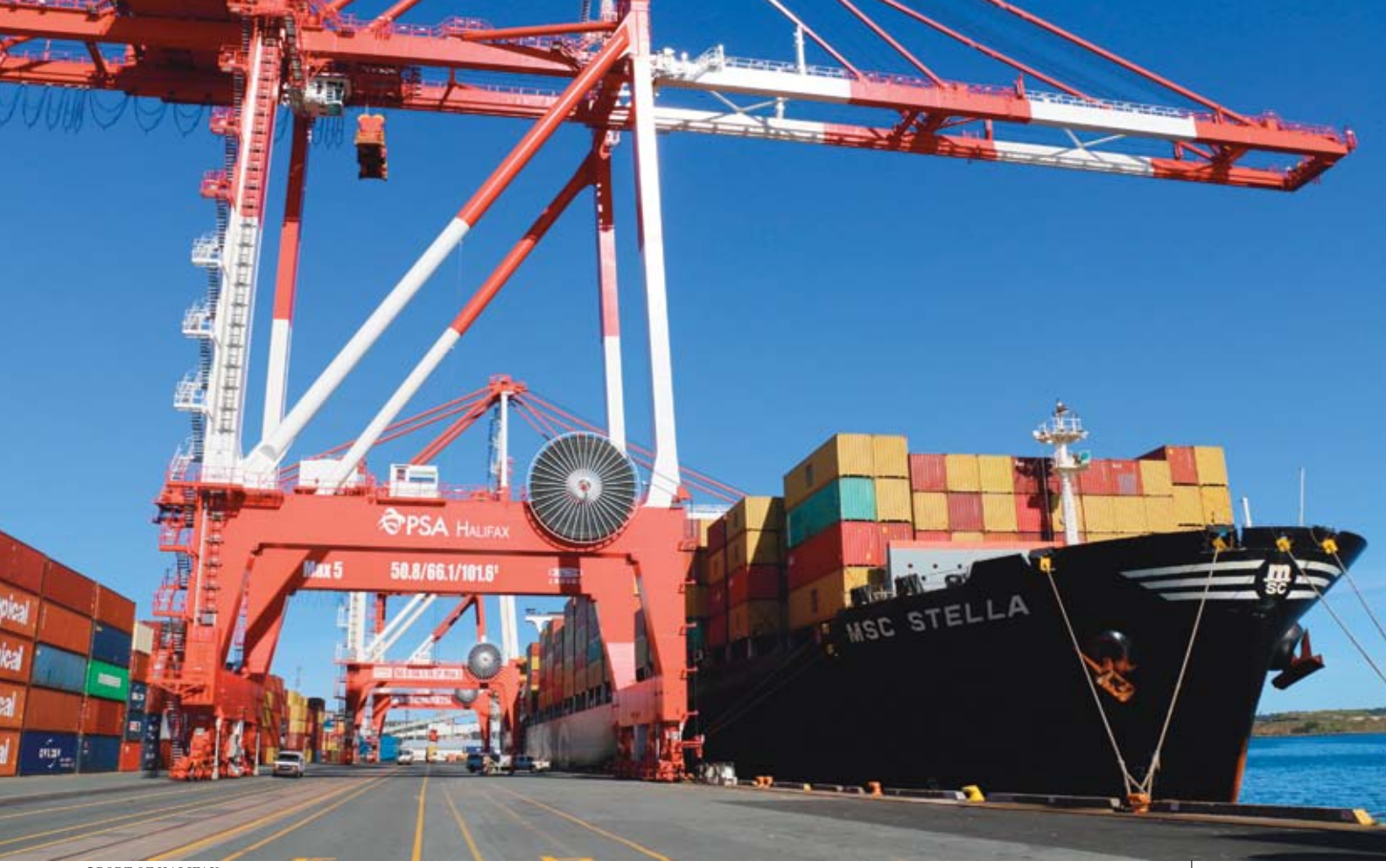
Dans le domaine des exportations d'énergie, M. Friesen signale une augmentation, au premier trimestre, du charbon métallurgique exporté en Chine: hausse de 82 %, à 1,5 millions de tonnes. Il y a aussi des volumes élevés et constants de gaz de pétrole liquide, soit près de 185 000 tonnes cette année jusqu'en avril pour le Japon, la Corée du Sud et la Chine.

Au Port de Vancouver, le commerce avec l'Indo-Pacifique s'élève à environ 226 milliards de dollars par année. Katherine Bamford, directrice des relations avec les clients, prédit que «la plus grande part de l'augmentation du commerce, selon la valeur, se produira sans doute dans les conteneurs». Elle indique que l'expansion prévue de 2,4 millions d'EVP de capacité au lieu-dit Roberts Bank à Delta (Colombie-Britannique) est «vitale» face à l'augmentation du trafic de conteneurs attendue d'ici 2030. Le projet a récemment été approuvé (sous réserve de rigoureuses conditions environnementales) par le gouvernement fédéral; il attend maintenant une décision finale du gouvernement provincial.

Entre-temps, le Port de Vancouver se prépare en vue du prolongement de l'oléoduc TransMountain qui doit être achevé à la fin de cette année. Après cinq ans de retards dus à des contestations environnementales, le projet de 31 milliards de dollars livrera 890 000 barils de pétrole par jour pour expédition outre-mer à partir du terminal maritime Westridge du Port, dans l'inlet Burrard. Il y aura en moyenne un navire-citerne par jour à partir du premier trimestre de 2024. Greig Sproule, vice-président, Droits et tarifs, de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, affirme que le prolongement de l'oléoduc permettra aux producteurs canadiens de pétrole d'accéder aux marchés mondiaux alors qu'ils étaient précédemment limités aux marchés nord-américains. «Le Canada pourra ainsi jouer un plus grand rôle dans la sécurité énergétique de nos partenaires commerciaux», dit-il.

De plus petits ports de Colombie-Britannique font aussi du commerce avec l'Indo-Pacifique. Port Alberni, près de l'extrémité sud de l'île de Vancouver, est le port canadien en eau profonde le plus proche des pays asiatiques du littoral du Pacifique, et il peut accueillir des navires Panamax à ses vastes installations près du sommet de l'inlet Alberni. Actuellement, les principales expéditions outre-mer du Port sont le bois d'œuvre et les grumes allant au Japon, en Chine et en Corée du Sud. La porte-parole Kate Smith indique que les exportations ont grimpé jusqu'à 500 000 MT ces dernières années.

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
CERTIFIED • GREEN MARINE • CERTIFIED
GREEN MARINE
Photo MGT/Wayne D. Smith



©PORT OF HALIFAX

The Port of Halifax currently the only Canadian port with a direct connection to India – via the MSC Indus service.

Le port d'Halifax est le seul port à conteneurs du Canada ayant une liaison directe avec l'Inde, avec le service Indus de MSC.

On Vancouver Island's inside coast, the Port of Nanaimo recently accepted delivery of the first shipment of 781 electric vehicles (EVs) from Vietnam auto manufacturer VinGoup. The EVs will test the Canadian auto market with models priced around $60,000. Vice President of Operations Jason Michell said the port was hopeful the cars would find a niche in the Canadian market so future shipments might continue.

East Coast ports of Montreal and Halifax strongly engaged in Indo-Pacific

At the Port of Montreal, Asia now accounts for about 30% of cargo volumes – principally through transshipment in the Mediterranean. The year 2022 marked a major turning point in Montreal's international trade relations, as the Port of Montreal's main partner country in the container sector became India, which slightly surpassed Germany. In all, close to 1.6 million tonnes of containerized cargo to and from India were handled at Montreal.

The growth in volumes with India is largely due to the four weekly direct services by marine carriers between Mediterranean transshipment ports and the Port of Montreal. Over the last five years, the Port of Montreal's volumes have basically doubled with India, a major export market. The main commodities exported are lentils, forest products and steel. India mainly imports construction materials and rice.

Sur la côte nord de l'île de Vancouver, le Port de Nanaimo a récemment reçu une première livraison de 781 véhicules électriques du fabricant vietnamien VinGroup. Ces véhicules, vendus environ 60 000 $ chacun, serviront à tester le marché canadien de l'automobile. Selon le vice-président, Opérations, Jason Michell, le Port espère que les voitures trouveront un créneau sur le marché canadien, de sorte que les arrivages continueront.

Les ports de Montréal et d'Halifax visent aussi l'Indo-Pacifique

Au Port de Montréal, l'Asie représente aujourd'hui environ 30 % du volume de fret, principalement transbordé dans la Méditerranée. En 2022, les liens internationaux de Montréal ont franchi un point tournant: dans le domaine des conteneurs, l'Inde a légèrement surpassé l'Allemagne pour devenir le premier pays partenaire du Port. Au total, Montréal a manutentionné près de 1,6 million de tonnes de fret conteneurisé à destination ou en provenance de l'Inde.

L'augmentation des volumes de l'Inde est principalement attribuable aux quatre liaisons hebdomadaires directes assurées entre le Port de Montréal et des ports de transbordement en Méditerranée. Depuis cinq ans, les volumes du Port de Montréal avec l'Inde – un grand marché d'exportation – ont essentiellement doublé. Les principaux produits exportés sont les lentilles, les produits forestiers et l'acier. Les principales importations de l'Inde sont des matériaux de construction et du riz.

«L'Inde et l'Asie du Sud-Est en général représentent une croissance à haut potentiel, dit Guillaume Brossard, vice-président Développement, marketing et relations internationales. Cela démontre bien le rôle que le Port de Montréal joue afin de soutenir les entreprises canadiennes pour commercer avec la région indo-pacifique.»

Depuis 2018, l'Administration portuaire de Montréal et le puissant Groupe Adani sont liés par une entente de collaboration. Adani exploite entre autres le Port de Mundra, qui est le plus grand port commercial d'Inde, avec un trafic de 5 millions d'EVP. L'entente porte sur le marketing, le partage d'information et le développement des affaires.

Dans la dernière décennie, le Port de Montréal a énormément diversifié ses marchés. Aujourd'hui, le fret passant à Montréal vient non seulement d'Europe du Nord, mais également de la Méditerranée, d'Asie, du Moyen-Orient, d'Afrique et d'Amérique latine. L'Allemagne reste le premier partenaire en Europe du Nord, et le deuxième au total en 2022.

Au Port d'Halifax, en 2022, les importations et exportations de fret conteneurisé étaient réparties également entre l'Asie du Sud-Est et l'Europe. Sur un total de 601 700 EVP, il y en avait 39 % d'une part comme de l'autre.

«L'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est figurent parmi les régions prometteuses, dit Lane Farguson, directeur des communications et du marketing de l'Administration portuaire d'Halifax.

«L'Indo-Pacifique jouera un rôle vital dans le prochain demi-siècle au Canada, insiste-t-il. Avec ses 40 économies, plus de 4 milliards d'habitants et 47 190 milliards de dollars d'activité économique, la région est celle qui connaît la plus forte croissance au monde.»

M. Farguson souligne le fait que le Port d'Halifax est le seul port à conteneurs du Canada ayant une liaison directe avec l'Inde: le service Indus de MSC lancé à l'automne 2021. Et d'ajouter M. Farguson: «Et nous travaillons avec nos partenaires, y compris PSA Halifax et le CN, pour développer encore nos échanges avec le Vietnam.»

Leo Ryan a collaboré à cet article.

"India and Southeast Asia generally represent high potential growth. This clearly shows the role the Port of Montreal plays to support Canadian companies in trading with the Indo-Pacific region," remarked Guillaume Brossard, Vice President Development, Marketing and International Relations.

Since 2018, the Montreal Port Authority has had a cooperation agreement covering marketing, information sharing and business development with the powerful Adani Group which operates, among others, Mundra Port, India's largest commercial port that handles more than 5 million TEUs.

Over the past 10 years, the Port of Montreal has greatly diversified its markets. Today, cargo handled at the Port of Montreal comes not only from Northern Europe, but also from the Mediterranean, Asia, the Middle East, Africa and Latin America. Germany remains the main partner in Northern Europe and the second largest overall for the year 2022.

At the Port of Halifax, import and export containerized cargo in 2022 was evenly split between Southeast Asia and Europe at 39% each, based on total throughput of 601,700 TEUs.

"Opportunity areas include Southern Asia and Southeast Asia," commented Lane Farguson, Marketing Director of the Halifax Port Authority.
"The Indo-Pacific region will play a critical role in shaping Canada's future over the next half-century," he stressed. "Encompassing 40 economies, over four billion people and $47.19 trillion in economic activity, it is the world's fastest growing region."

The Port of Halifax is the only container port in Canada with a direct connection to India, Mr. Farguson pointed out, referring to the MSC Indus Service launched in the fall of 2021. "And we are working with our partners including PSA Halifax and CN to further develop our trade with Vietnam."

Leo Ryan contributed to this report.

JOURNAL

Shortsea shipping opportunities underlined for Great Lakes region

A new study sheds light on the potential advantages of short sea shipping services between southern Ontario and the US Great Lakes region. The study is authored by Fluid Intelligence, a data-analysis partnership of HOPA Ports and the McMaster Institute for Transportation & Logistics, with support from Transport Canada. It highlights the numerous trade flows that could benefit from integrating marine transportation alongside trucking services.

"Shortsea shipping is an idea whose time has come," said Ian Hamilton, President & CEO, HOPA Ports. "This study gives us the real data we need to identify the most promising commodities and routes, where marine transportation can help address our mounting goods movement challenges."

Currently, over 12,000 trucks per week make cross-border trips between Southern Ontario and US Great Lakes port areas, carrying non-perishable commodities that are ideal candidates for a marine service to handle the long-haul 'middle mile'.

By exploring short sea shipping services on the Great Lakes, the study envisions a future with reduced highway and border congestion, lower greenhouse gas emissions, and improved supply chain resilience.

Avantages du transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs

Une nouvelle étude met en lumière les avantages potentiels des services de transport maritime à courte distance entre le sud de l'Ontario et la région américaine des Grands Lacs. L'étude est signée Fluid Intelligence, un partenariat d'analyse de données entre HOPA Ports et le McMaster Institute for Transportation and Logistics, avec l'appui de Transports Canada. Elle met en évidence les nombreux échanges commerciaux qui pourraient bénéficier de l'intégration du transport maritime aux côtés des services de camionnage.

«L'heure du service de transport maritime à courte distance a sonné. Cette étude nous fournit les données réelles dont nous avons besoin pour définir les produits et les itinéraires les plus prometteurs, pour lesquels le transport maritime peut aider à relever nos défis croissants en matière de circulation des marchandises.» déclare Ian Hamilton, président et chef de la direction de HOPA Ports.

À l'heure actuelle, chaque semaine, plus de 12 000 camions traversent la frontière entre le sud de l'Ontario et les zones portuaires des Grands Lacs aux États-Unis. Ils transportent des produits non périssables, candidats idéaux pour un service maritime chargé de parcourir le long «kilomètre intermédiaire».

En explorant les services de transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs, l'étude imagine un avenir dans lequel les routes et les frontières seraient moins encombrées, les émissions de gaz à effet de serre seraient réduites, et la résilience de la chaîne d'approvisionnement serait supérieure.

Shortsea shipping reduces highway congestion, lowers GHG emissions and improves supply chain resilience.

Le transport maritime à courte distance réduit la congestion des autoroutes, diminue les émissions de gaz à effet de serre et améliore la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

©DESGAGNES

Le transport maritime à courte distance, largement adopté en Europe et en Asie, constitue une alternative de plus en plus séduisante au transport routier dans la région des Grands Lacs. Le transport maritime suscite un intérêt grandissant, notamment en raison de la croissance de la population, de l'encombrement des autoroutes, de la pénurie de camionneurs et de l'augmentation du coût du carburant. Il est important de noter que le transport maritime à courte distance offre un avantage environnemental de poids : un navire possède la même capacité de chargement que 963 camions tout en n'émettant que 15 % du CO_2 par tonne-kilomètre.

Le sud de l'Ontario est la région économique la plus active au Canada, et son infrastructure indispensable a du mal à satisfaire la demande qui pèse sur ses routes. La croissance et la densité de la population ont exacerbé des problèmes comme l'encombrement des autoroutes, les retards aux frontières, l'absence de redondance de système de transport et la pénurie de camionneurs. On estime le coût économique de l'encombrement rien que dans la région du grand Toronto et de Hamilton à plus de 6 milliards de dollars par an[i].

Les principales conclusions de l'étude de Fluid Intelligence mettent l'accent sur l'incroyable volume de marchandises qui traversent la frontière dans la région des Grands Lacs et les chaînes d'approvisionnement complexes concernées. La région des Grands Lacs représente plus de 50 % de l'ensemble des échanges transfrontaliers entre les États-Unis et le Canada. S'il s'agissait d'un seul pays, son produit intérieur brut s'élèverait à 6 billions de dollars américains, ce qui en ferait la troisième plus grosse économie mondiale.

Chaque année, près de 28,5 millions de tonnes de fret en provenance de l'Ontario sont transportées par camion vers les États-Unis; 70 % de ce fret est destiné à un État des Grands Lacs. À l'inverse, au moins 24 millions de tonnes de fret en provenance des États-Unis, dont 55 % d'un État des Grands Lacs, sont transportées par camion vers l'Ontario chaque année.

L'étude se concentre sur des itinéraires et des flux de marchandises précis qui constituent d'excellents candidats pour de nouveaux services maritimes. Il s'agit notamment du potentiel de services maritimes entre le sud de l'Ontario et des ports des lacs Michigan et Érié. En raison de leur activité économique concentrée et de leurs liaisons fiables avec la région du grand Toronto et de Hamilton, Chicago et Milwaukee se distinguent comme villes d'origine et de destination prometteuses.

Il suffirait de dévier 10 % du fret transporté actuellement par camion entre le sud de l'Ontario et le port de Chicago pour réduire de 220 tonnes les émissions de gaz à effet de serre produites chaque semaine dans le réseau de transport.

Shortsea shipping, a widely adopted approach in Europe and Asia, is an increasingly appealing alternative to road transportation in the Great Lakes region. Factors such as population growth, highway congestion, driver shortages, and rising fuel costs have contributed to a growing interest in marine transportation. Importantly, short sea shipping offers a significant environmental advantage, as one marine vessel can carry the same cargo capacity as 963 transport trucks, while emitting just 15% of the CO_2 per metric tonne/km.

As Canada's busiest economic region, southern Ontario's critical infrastructure struggles to keep up with the demand on its highways. Issues such as highway congestion, border delays, lack of transportation redundancy, and truck driver shortages have been exacerbated by population growth and density. The economic cost of congestion in the GTHA alone is estimated to be up to $6 billion per year.

The Fluid Intelligence study's key findings highlight the immense volume of cross-border goods movement within the Great Lakes region and the complex supply chains involved. The Great Lakes Region accounts for more than 50% of all U.S./Canadian bilateral border trade. If it were a single country, it would have a GDP of US$6 trillion, making it the third biggest economy in the world.

Approximately 28.5 million tonnes of cargo per year originating in Ontario are transported by truck to the US, with 70% destined for a Great Lakes State. Conversely, at least 24 million tonnes of cargo per year originate in the US and move by truck into Ontario, with 55% originating in a Great Lakes State.

By diverting just 10% of the existing cargo currently moved by truck between southern Ontario and the Port of Chicago, for example, the transportation system could save 220 tonnes of greenhouse gas emissions per week.

La CNUCED voit le commerce mondial rebondir, mais les perspectives restent problématiques

Après deux trimestres consécutifs de baisse, le commerce mondial des biens et services a rebondi entre janvier et mars 2023, mais les perspectives pour le reste de l'année sont sombres, selon le dernier rapport de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

Au cours du premier trimestre de 2023, la croissance du commerce des biens et des services a été positive, note la dernière mise à jour de l'UNCTAD (CNUCED) sur le commerce mondial. Après le repli du deuxième semestre de 2022, le commerce mondial de marchandises a rebondi en volume et en valeur.

UNCTAD sees global trade rebounding, but outlook problematic

Following two consecutive quarters of decline, global trade in goods and services rebounded between January and March 2023, but prospects for the rest of the year are bleak, according to the latest report from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

During the first quarter of 2023, trade growth was positive for both goods and services, notes UNCTAD's latest Global Trade Update. After the downturn in the second half of 2022, world merchandise trade

©DREAMSTIME

Hamburg, Europe's third largest port, is an important gateway to world trade. Global trade has become more concentrated among the major trade relationships.

Hambourg, troisième port d'Europe, est une porte d'entrée importante pour le commerce mondial. Le commerce international est devenu plus concentré ente les principaux partenaires commerciaux.

rebounded in both volume and value.

Over the first three months of 2023, trade in goods went up by 1.9% from the last quarter of 2022, adding about $100 billion. Global services trade also increased by about $50 billion, up by about 2.8% compared to the previous quarter.

For the second quarter of 2023, the UNCTAD forecast suggests a slowdown in global trade growth, pointing to recently downgraded world economic forecasts and factors such as persistent inflation, financial vulnerabilities, the war in Ukraine and geopolitical tensions.

"Overall, the outlook for global trade in the second half of 2023 is pessimistic, as negative factors dominate the positive," the report says.

The report points out that "friend-shoring" has been on the rise since late 2022, characterized by a reorientation of bilateral trade flows to prioritize countries that share similar political values.

The war in Ukraine, the decoupling of the United States-China trade interdependence, and the consequences of Brexit have played a significant role in shaping key bilateral trade trends during this period.

"Concurrently, there has been a decline in diversification of trade partners, implying that global trade has become more concentrated among major trade relationships," the report notes. The report illustrates the ongoing decline in trade interdependence between the United States and China. It shows that over the past year and a half, the United States has become relatively less significant as an export market for China. During this period, the United States' dependency on China as a supplier has decreased even further.

Varying trade performance among major economies

The report shows that merchandise trade growth has been mixed among the world's major economies during the last four quarters. Brazil, India, the United States and the European Union saw significant increases in both imports and exports.

But on a quarter-over-quarter basis, trade trends for major economies were more subdued between January and March 2023, and in many cases negative. The notable exception is significant growth in exports from China and India.

Au cours des trois premiers mois de 2023, le commerce des marchandises a augmenté de 1,9 % par rapport au dernier trimestre de 2022, ajoutant environ 100 milliards de dollars. Le commerce mondial des services a également augmenté d'environ 50 milliards de dollars, en hausse d'environ 2,8 % par rapport au trimestre précédent.

Pour le deuxième trimestre de 2023, les prévisions de la CNUCED suggèrent un ralentissement de la croissance du commerce mondial, mettant en évidence des prévisions économiques mondiales récemment revues à la baisse et des facteurs tels que l'inflation persistante, les vulnérabilités financières, la guerre en Ukraine et les tensions géopolitiques.

«Dans l'ensemble, les perspectives du commerce mondial au second semestre de 2023 sont pessimistes, car les facteurs négatifs dominent les facteurs positifs», indique le rapport.

Le rapport souligne que le «friend-shoring» est en hausse depuis la fin de 2022, caractérisé par une réorientation des flux commerciaux bilatéraux pour accorder la priorité aux pays qui partagent des valeurs politiques similaires.

La guerre en Ukraine, le découplage de l'interdépendance commerciale entre les États-Unis et la Chine et les conséquences du Brexit ont joué un rôle important dans l'orientation des principales tendances commerciales bilatérales au cours de cette période. «Parallèlement, il y a eu un déclin de la diversification des partenaires commerciaux, ce qui implique que le commerce mondial est devenu plus concentré entre les principales relations commerciales», note le rapport.

Le rapport illustre le déclin continu de l'interdépendance commerciale entre les États-Unis et la Chine. Il montre qu'au cours des 18 derniers mois, les États-Unis sont devenus un marché d'exportation relativement moins important pour la Chine. Pendant cette période, la dépendance des États-Unis à l'égard de la Chine en tant que fournisseur a encore diminué.

Variation du rendement commercial entre les grandes économies

Le rapport montre que la croissance du commerce des marchandises a été mitigée parmi les principales économies du monde au cours des quatre derniers trimestres. Le Brésil, l'Inde, les États-Unis et l'Union européenne ont vu leurs importations et leurs exportations augmenter considérablement.

Mais d'un trimestre à l'autre, les tendances commerciales des grandes économies ont été plus modérées entre janvier et mars 2023 et, dans de nombreux cas, négatives. L'exception notable est la croissance importante des exportations de la Chine et de l'Inde.

Le Canada appuie le moratoire sur l'exploitation minière en eaux profondes dans les eaux internationales

Alors que les réunions de l'Autorité internationale des fonds marins (ISA) commencent cette semaine à Kingston, en Jamaïque, la liste des pays qui demandent une pause, un moratoire ou une interdiction de l'exploitation minière en eaux profondes comprend maintenant le Canada.

«Le Canada a pris de nombreux engagements à l'égard de la protection de la nature et s'est fait le champion de la conservation des océans au pays et partout dans le monde, a déclaré Susanna Fuller, vice-présidente, Conservation et projets, à Océans Nord. «Nous sommes heureux de voir que notre pays prend maintenant des mesures pour protéger davantage les eaux profondes, ce qui aura une incidence importante sur le déroulement des négociations de l'ISA cette semaine.»

L'exploitation minière en haute mer est une industrie émergente qui pourrait causer des dommages irrévocables à certains des derniers écosystèmes intacts de la planète. Ce sont des endroits que la science connaît très peu — récemment, des chercheurs ont annoncé qu'ils avaient catalogué plus de 5000 nouvelles espèces dans la zone Clarion-Clipperton, une région du fond marin qui pourrait bientôt être exploitée. Plus de 700 scientifiques ont signé une lettre demandant aux États de mettre fin à l'exploitation minière en haute mer en raison des masses d'informations que nous ne connaissons pas et des dommages que l'exploitation minière des fonds marins pourrait causer à l'ensemble du système marin.

L'ISA est l'organisme international chargé de réglementer l'utilisation des fonds marins et de leurs ressources. Toutefois, il n'y a pas de cadre réglementaire en place actuellement pour l'exploitation minière commerciale en haute mer. Il y a deux ans, la République de Nauru a déclenché la «règle des deux ans» de l'ISA, qui exigeait que les pays établissent un code minier dans le délai imparti ou autorisent l'exploitation minière.

Plus tôt cette année, le Canada a annoncé un moratoire en vigueur sur l'exploitation minière en haute mer dans les eaux intérieures. Le Canada n'est pas un pays parrain de contrats d'exploitation minière en haute mer, et il n'a pas non plus de zones de contrats d'exploration dans les eaux internationales. «Les pressions sont exercées pour protéger les eaux profondes, et l'appui du Canada à l'égard d'un moratoire arrive à un moment critique», déclare Nicole Zanesco, conseillère en politiques internationales d'Océans Nord, qui assiste à la réunion en personne. Nous nous réjouissons à la perspective de la poursuite de l'engagement du Canada à l'égard de l'ISA sur des questions clés comme la recherche et la protection environnementales, la bonne gouvernance et la transparence, et le renforcement des capacités.»

Canada supports deep-sea mining moratorium in international waters

When meetings of the International Seabed Authority (ISA) recently concluded in Kingston, Jamaica, the list of countries calling for a pause, moratorium, or ban on deep-sea mining now includes Canada.

Nuggets with precious metals that can be found deep in the ocean floor.

Pépites de métaux précieux que l'on peut trouver au fond des océans.

«Canada has made many commitments to protect nature and has been a champion of ocean conservation both at home and around the world,» says Susanna Fuller, Vice President of Conservation and Projects at Oceans North. «We're happy to see our country now step up to further protect the deep sea, which will have a significant impact on how the negotiations at the ISA unfold this week.»

Deep-sea mining is an emerging industry that could cause irrevocable damage to some of the planet's last intact ecosystems. These are places that science knows very little about—recently, researchers announced they had catalogued over 5000 new species in the Clarion-Clipperton Zone, a region of the seabed that could soon be open to mining. Over 700 scientists have signed a letter calling on states to halt deep-sea mining due to the massive amount we do not know and the harm to the entire marine system that could come from mining the deep seabed.

The ISA is the international body that is meant to regulate the use of the deep seabed and its resources. However, there is no regulatory framework in place right now for commercial deep-sea mining. Two years ago, the Republic of Nauru triggered the ISA's «two-year rule,» which required countries to either come up with a mining code in the allotted time frame or allow mining to go ahead.

Earlier this year, Canada announced an effective moratorium on deep-sea mining in domestic waters. Canada is not a sponsoring country for deep-sea mining contracts, nor does Canada have any exploration contract areas in international waters.

«The pressure is on to protect the deep sea, and Canada's support for a moratorium comes at a critical moment,» says Nicole Zanesco, Oceans North's International Policy Advisor, who attended the meeting in person. «We are looking forward to Canada's continued engagement at the ISA on key issues such as environmental research and protection, good governance and transparency, and capacity building.»

ANNONCEURS ADVERTISERS

ACPA 2024 – ANNUAL CONFERENCE / ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES – PORT ALBERNI, HOST PORT
AAPC 2024 - CONFÉRENCE ANNUELLE / ASSOCIATION DES ADMINISTRATION PORTUAIRES CANADIENNES – PORT HÔTE, PORT ALBERNI 9
https://papa-appa.ca/

ALGOMA CENTRAL CORPORATION 12
https://www.algonet.com/

ARCELORMITTAL..... ..... Back Cover / Couverture arrière
https://mines-infrastructure-arcelormittal.com/

CMC- CHAMBER OF MARINE COMMERCE
CCM- CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME 19
https://www.marinedelivers.com/

CHAMBER OF SHIPPING 73
https://shippingmatters.ca/

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

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

DESGAGNÉS – LOGISTIK/VALPORT 50-51
https://valport.ca/

EUROMARITIME – TRADE FAIR 2024 28
https://www.euromaritime.fr/

FEDNAV 15
https://www.fednav.com/

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC 54
https://fondationimq.ca/

GUY TOMBS LIMITED 53
https://www.guytombs.com/

HOPA – HAMILTON-OSHAWA PORT AUTHORITY 58
https://www.hopaports.ca/

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

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES 43
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca

LOGISTEC 41
https://www.logistec.com/

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY 81
https://www.mtrtml.com/login.php

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

OCEAN GROUP ..... Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière
GROUPE OCÉAN
https://www.groupocean.com/en/

PORT ALBERNI PORT AUTHORITY 9
https://papa-appa.ca/

PORT OF HALIFAX 83
https://www.portofhalifax.ca/

PORT OF JOHNSTOWN 64
http://www.portofjohnstown.com/

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL 37
https://www.port-montreal.com/en/

PORT OF PRINCE RUPERT 79
https://www.rupertport.com/

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES 49
http://www.portsi.com

PORT OF THUNDER BAY 56
https://www.portofthunderbay.ca/

PORT OF TORONTO 61
https://www.portstoronto.com/home.aspx

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES 34
https://porttr.com/en/

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD 50-51
https://www.portvalleyfield.com/en/

QSL 55
https://qsl.com/

SHIPPING FEDERATION OF CANADA
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA 11
http://www.shipfed.ca/home

SPLIETHOFF 47
https://www.spliethoff.com/

STERLING FUELS 17
https://sterlingfuels.ca/

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 59
https://hwyh2o.com/

URGENCE MARINE ENVIRONMENT 45
https://ume-qc.com/en/

VALPORT 50-51
https://www.valport.ca/en

OCEAN
DIAMANTGRACHT
AMSTERDAM
TOWING AND NAVIGATION
MARITIME WORKS AND DREDGING
SHIPBUILDING AND NAVAL REPAIR
groupocean.com

ArcelorMittal
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