No 110

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
AUTOMNE • AUTUMN 2023

"NEW NORMAL" IN CANADA-NORTH ATLANTIC TRADE

«NOUVELLE NORMALITÉ» DANS LE COMMERCE ATLANTIQUE NORD

Energy and infrastructure demands spark project/breakbulk transport

Les demandes d'énergie et d'infrastructures stimulent le transport de cargaisons spéciales/breakbulk

ACPA-AAPC 2023

Spotlight on supply chains

L'accent sur les chaînes d'approvisionnement

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

Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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

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

BBC Chartering®

ANYTHING. ANYWHERE.

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

bbc-chartering.com

AUTOMNE • AUTUMN 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

110 SUMMARY SOMMAIRE

In solidarity
Solidaires

CHRONIQUES / *COLUMNS*

5 PREMIÈRE BORDÉE / *FIRST WATCH*
Leo Ryan

17 ÉCHOS VERTS / *GREEN HORIZONS*
Julie Gedeon

21 ÉCHOS DU PACIFIQUE / *PACIFIC HORIZONS*
Colin Laughlan

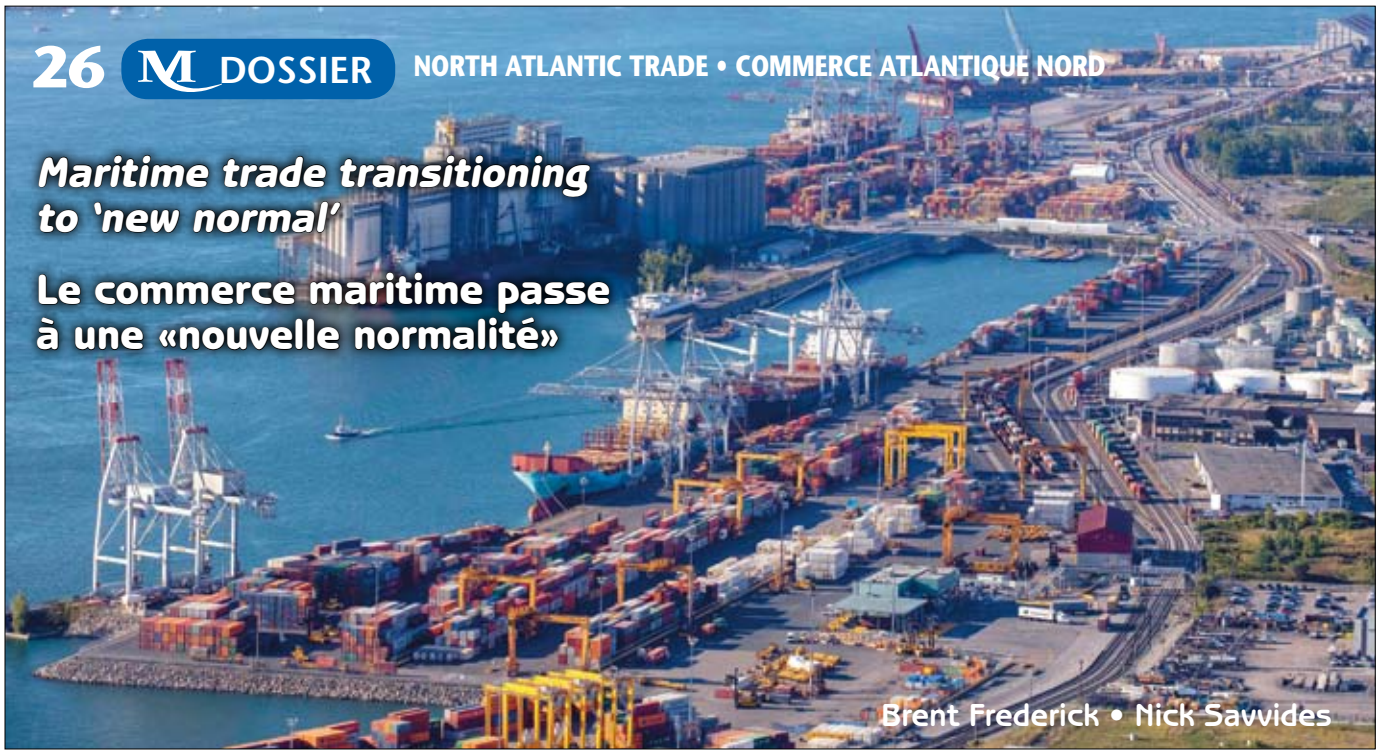
24 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / *ARCTIC HORIZONS*
Carroll McCormick

The "Atlantic Horizons" and "Europe Horizons" columns will return in the next issue – Winter 2023-2024.

Les chroniques «Échos de l'Atlantique» et «Échos d'Europe» reviendront dans la prochaine édition – Hiver 2023-2024.

65 JOURNAL

72 ANNONCEURS / *ADVERTISERS*



26 M DOSSIER NORTH ATLANTIC TRADE • COMMERCE ATLANTIQUE NORD

Maritime trade transitioning to 'new normal'

Le commerce maritime passe à une «nouvelle normalité»

Brent Frederick • Nick Savvides

50 M DOSSIER PROJECT CARGO/BREAKBULK CARGAISONS SPÉCIALES/BREAKBULK

Energy and infrastructure demands spark project/breakbulk transport

Les demandes d'énergie et d'infrastructures stimulent le transport de cargaisons spéciales/breakbulk

Leo Ryan • Tom Peters

5 ACPA • AAPC 2023

Supply chain strategy challenges dominate annual conference discussions

Les défis de la stratégie sur la chaîne d'approvisionnement dominent les discussions à la conférence annuelle

Leo Ryan

COUVERTURE / *COVER*

This striking photo from global powerhouse Rhenus Logistics well symbolizes a dynamic trend that has taken hold in Canada's transportation and project logistics industry in response to rising opportunities especially in the onshore and offshore energy sectors. Rhenus Logistics recently expanded its footprint in Canada by establishing two new business units located in Halifax and St. John's.

Cette photo saisissante du grand groupe mondial de logistique Rhenus symbolise bien le dynamisme du secteur canadien du transport et de la logistique de projets en réponse aux nouvelles possibilités qui se présentent, surtout dans les domaines de l'énergie terrestre et extracôtière. Rhenus a récemment augmenté sa présence au Canada en mettant deux nouvelles unités commerciales, à Halifax et à St. John's.

Photo: Rhenus Logistics

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*

L'Association des administrations portuaires canadiennes

Les défis de la stratégie sur la chaîne d'approvisionnement dominent les discussions à la conférence annuelle

La conférence annuelle 2023 de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), organisée par le Port de Trois-Rivières du 11 au 13 septembre, a connu un succès retentissant tant par la participation (plus de 250 participants) que par la profondeur des perspectives offertes par les conférenciers et les représentants de l'industrie lors de diverses discussions.

Association of Canadian Port Authorities

Supply chain strategy challenges dominate annual conference discussions

Hosted by the Port of Trois-Rivières on September 11-13, the 2023 annual conference of the Association of Canadian Port Authorities was clearly a big success – both in terms of attendance (more than 250 participants) and of in-depth insights offered by keynote speakers and industry representatives on various panels.

Images showing the big attendance, a business panel as well as Christopher Hall, President and CEO of the Shipping Federation of Canada posing a question.

Images montrant l'ampleur de la participation, un panel d'entreprises et Christopher Hall, président et chef de la direction de la Fédération Maritime du Canada qui pose une question.

© ACPA

There were many topical subjects covered ranging from maritime shipping upheavals amidst lacklustre global growth to sustainable development, infrastructure challenges, and the vital need for ports to work closely with their communities and local First Nations. But particularly lively were the discussions on what should a long-term National Supply Chain Strategy entail. This was motivated by the fact that the federal government is expected to soon release a comprehensive roadmap on the subject.

On the panel moderated by Allison Gifford, Vice President of Policy and Planning, Public Policy Forum, were Rodney Corrigan, President of Logistec Stevedoring; Shaun Stevenson, President and CEO of Prince Rupert Port Authority; Bruce Rodgers, Executive Director of the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA); Bonnie Gee, President and CEO of the Vancouver-based Chamber of Shipping; and Cary

De nombreux thèmes ont été abordés, depuis les bouleversements du transport maritime dans un contexte de croissance mondiale anémique jusqu'au développement durable, aux défis à relever en matière d'infrastructure et au besoin vital que les ports travaillent étroitement avec leurs communautés et les Premières Nations locales. La formulation d'une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement a suscité des discussions particulièrement animées. Le gouvernement fédéral se prépare à dévoiler un plan détaillé à ce sujet.

Le panel sur la stratégie était dirigé par Allison Gifford, vice-présidente, Politiques et planification, Forum des politiques publiques. Y participaient Rodney Corrigan, président de Logistec Arrimage; Shaun Stevenson, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert; Bruce Rodgers, directeur général, Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC); Bonnie Gee, PDG de la Chamber of Shipping de Vancouver; et Cary Davis, président désigné de l'association américaine des autorités portuaires.

©ACPA/AAPC

Madeleine Paquin and Marc Paquin awarded ACPA Medal of Merit

For the first time in its history, the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) has awarded its annual Medal of Merit to two winners - and both from the same prominent maritime industry family. They are Madeleine Paquin, President and CEO of Montreal-based LOGISTEC Corporation, and Marc Paquin, President of Groupe Somavrac of Trois-Rivières. A special ceremony took place during the ACPA 2023 annual conference.

From Left to right: Daniel-Robert Gooch, President and CEO, Association of Canadian Port Authorities; Carl Laberge, ACPA chair and President and CEO, Saguenay Port Authority; Madeleine Paquin, President and CEO, LOGISTEC Corporation; Marc Paquin, President, Groupe Somavrac; and Gaétan Boivin, President and CEO, Trois-Rivières Port Authority.

Madeleine Paquin et Marc Paquin reçoivent la Médaille du mérite de l'AAPC

Pour la première fois de son histoire, l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a décerné sa Médaille du mérite annuelle à deux lauréats, issus de la même famille éminente de l'industrie maritime! Il s'agit de Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de la société LOGISTEC de Montréal, et de Marc Paquin, président du Groupe Somavrac de Trois-Rivières. La présentation s'est déroulé lors de la conférence de l'AAPC 2023.

De gauche à droite: Daniel-Robert Gooch, président-directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes; Carl Laberge, président du Conseil de l'AAPC et PDG de l'Administration portuaire de Saguenay; Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction, LOGISTEC Corporation; Marc Paquin, président du Groupe Somavrac; et Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

STRONGCO®

Find the right lift truck for your world

Intelligent là où ça compte

Une gamme complète de chariots élévateurs et à mât rétractable Konecranes pour correspondre à vos besoins.

Équipés du système de surveillance à distance Truconnect, qui vous aide à optimiser votre charge de travail intermodale et industrielle.

Smarter where it matters

A full range of Konecranes Forklifts and Reachstackers to fit your exact needs.

Equipped with Truconnect Remote Monitoring System, helping you optimize your intermodal and industrial handling work load.

Distribution partner of
KONECRANES®

Strongco, your one-stop dealer for your crane needs.

VOLVO · Manitowoc · CASE CONSTRUCTION · NATIONAL CRANE · GROVE · SENNEBOGEN · EcoLog · FASSI · Distribution partner of KONECRANES

WWW.STRONGCO.COM

ALBERTA ONTARIO QUEBEC ATLANTIC

NORS

©ACPA

Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policy Transport Canada, outlines current efforts to create a National Supply Chain Strategy.

Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada, décrit le travail en cours pour créer une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement.

©ACPA

Tom Rosser of Agriculture Canada stressed the "criticality" of stable port waterfronts for shipping agricultural goods.

Tom Rosser, d'Agriculture Canada, a insisté sur le caractère vital de la stabilité des ports pour le transport de produits agricoles.

Davis, incoming President of the American Association of Port Authorities.

Trilateral dialogue essential

A consensus appeared unanimous on the following dimension: whatever details emerge on the final government blueprint, constant dialogue is crucial between industry, government and labour to avoid a repetition of events like last July's paralyzing docker strike in British Columbia's ports. As Ms. Gee put it, "an atmosphere of collaboration and trust must prevail."

"We are squarely on the front line and doing our utmost to facilitate trade," said Mr Corrigan who oversees a network of 90 terminals in 60 ports in Canada and the United States.

"What we don't need is more regulations and more red tape," said CIFFA's Mr. Rodgers.

Mr. Stevenson strongly endorsed as "critical" the concept of a national supply chain strategy. "We need to look at the system that contributes to the resiliency of our supply chain, including the capacity to deal with unforeseen developments."

After recalling that automation at ports has become "a political flash point" in the United States, the AAPA's Mr. Davis underlined "the importance of allowing ports to put shovel to the ground."

Mr. Corrigan of Logistec remarked that when he talked to customers, the first thing that comes to their minds was the increased costs in everything. "We live in a much different world than we did five years ago. And we see the various sectors of the transportation industry all kind of working in silos. Nothing is pulled together."

In conclusion, Mr. Corrigan stated: "I think we need to re-imagine what transportation infrastructure we

La nécessité d'un dialogue trilatéral

Le consensus semblait unanime sur un point: quels que soient les détails du plan du gouvernement, un dialogue constant est vital entre l'industrie, le gouvernement et les travailleurs pour éviter des événements comme la grève des débardeurs qui a paralysé les ports de la Colombie-Britannique en juillet dernier. «Une atmosphère de collaboration et de confiance doit régner», a insisté Mme Gee.

«Nous sommes carrément sur la première ligne, et nous faisons tout pour faciliter le commerce», a dit M. Corrigan, qui dirige un réseau de 90 terminaux dans 60 ports au Canada et aux États-Unis.

«Ce dont nous n'avons pas besoin, c'est plus de réglementation et plus de paperasserie», a soutenu M. Rodgers.

M. Stevenson considère que le concept d'une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement est vital: «Il faut que nous examinions le système qui contribue à la résilience de notre chaîne d'approvisionnement, y compris face à des développements imprévus.»

Rappelant que le progrès de l'automatisation dans les ports est devenu un «point chaud politique» aux États-Unis, M. Davis souligne l'importance de permettre aux ports d'agir.

M. Corrigan a fait remarquer que quand il parle à des clients, le premier sujet auquel ils pensent est l'augmentation généralisée des coûts. «Nous vivons dans un monde très différent de ce qu'il était il y a cinq ans. Et nous voyons les divers secteurs de l'industrie des transports qui travaillent chacun en vase clos. Il n'y a pas d'harmonisation.»

En somme, dit M. Corrigan: «Je crois que nous devons réimaginer l'infrastructure des transports du pays. Il s'agit de promouvoir la coopération entre les secteurs. Il

©ACPA-TRPA

Pictured on the panel focused on supply chain strategy are, from left to right: Bruce Rodgers, Executive Director, Canadian International Freight Forwarders Association; Shaun Stevenson, President and CEO, Prince Rupert Port Authority; moderator Allison Gifford, VP of Policy and Planning, Public Policy Forum; Rodney Corrigan, President of Logistec Stevedoring; Bonnie Gee, President of the Chamber of Shipping; and Cary Davis, President and CEO of the American Association of Port Authorities.

Participaient au panel abordant la stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement, de gauche à droite: Bruce Rodgers, directeur exécutif, Association des transitaires internationaux canadiens; Shaun Stevenson, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert; la modératrice Allison Gifford, vice-présidente, Politiques et planification, Forum des politiques publiques; Rodney Corrigan, président de Logistec Arrimage; Bonnie Gee, PDG de la Chamber of Shipping; et Cary Davis, PDG de l'Association américaine des autorités portuaires.

s'agit de trouver le moyen de travailler avec les syndicats. Quand vous commencez à agir ainsi dans une optique nationale, vous progressez. Sinon, vous tournez en rond.»

Dans une discussion au sujet des ports canadiens en tant qu'instruments de politique publique et catalyseurs de prospérité économique, Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada, a présenté un aperçu de l'initiative en cours visant une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement et l'ouverture par Transports Canada d'un bureau des chaînes d'approvisionnement des transports. Il a résumé ainsi la démarche globale du gouvernement: «Voir grand, commencer petit, aller vite!»

Pour sa part, Tom Rosser, sous-ministre adjoint, Services à l'industrie et aux marchés, Agriculture Canada, a souligné le caractère vital des ports et de la stabilité pour la réception et l'exportation de produits agricoles. Il a rappelé l'effet négatif du conflit des débardeurs de juillet dernier dans les ports de la Colombie-Britannique pour les produits périssables: «C'était un moment de crise pour la chaîne de valeur agroalimentaire.»

have in this country. It's about promoting co-operation between the sectors. It's about figuring out how to work with labour. When you start doing that with a national mindset, then you are getting somewhere. Otherwise, we are spinning our wheels."

In a panel discussion on Canada's ports as enablers of Canadian public policy and economic prosperity, Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada gave an overview on the initiative in progress for a National Supply Chain Strategy and the opening of a Transportation Supply Chain Office by Transport Canada. Succinctly summarizing the overall government approach, he declared: "Think big, start small and move fast!"

For his part, Tom Rosser, Assistant Deputy Minister, Market and Industry Services Branch, Agriculture Canada, underlined "the criticality of ports" and stable waterfronts for the entry and exports of agricultural products. He singled out the negative impact of last July's docker conflict at British Columbia ports on perishable goods. "It was a moment of crisis for the agri-food value chain."

Great global potential for Canada's agri-food sector

But beyond such constraints, Mr. Rosser underscored the long-term economic potential of Canada's agri-food sector given substantial demand driven by growing world population.

Last year, he noted, Canada exported $92 billion in agri-food products. Putting things in perspective, he recalled that the federal government in 2018 had set a target of $75 billion by 2025. This also points to "a lot of opportunities for transportation partners."

©ACPA

Drewry's Tim Power candidly assessed the decarbonization and energy transition challenges amidst a highly difficult global economic and geopolitical environment.

Tim Power, de la société Drewry, a évalué franchement les défis de la décarbonisation et de la transition énergétique dans le contexte d'une conjoncture économique et géopolitique difficile.

During the conference, how Canadian ports were responding to the 17 sustainable development goals set by the United Nations for 2030 constituted the framework for a panel discussion involving Carl Laberge, President and CEO of the Saguenay Port Authority, Mario Girard, President and CEO of the Port of Quebec, and David Tremblay, a postdoctoral fellow at the Université du Québec at Chicoutimi.

In a panel discussion on infrastructure and financing challenges, Allan Gray, President and CEO of the Port of Halifax, reiterated a long-held port industry view that regulations should be revised to allow Canadian ports to have greater borrowing flexibility, as one sees in a country like Australia. Given the existing heavy debt levels at airports, Philippe Rainville, former CEO, Aéroports de Montréal, predicted: "There comes a point in time that the only source of funding (for infrastructure expansion) will come from government."

The business session of the conference was launched by Tim Power, Managing Director of the influential Drewry consulting firm, who set the scene of the current outlook for global ports and the marine industry with what he termed "big picture" comments on a wide spectrum of subjects. These included the impact of Russia's invasion of Ukraine on energy costs, the China factor, markedly declining freight rates and container shipping markets, and widespread labour unrest.

Colossal challenge of energy transition

"Energy transition is a colossal challenge for the whole of society and for the maritime sector, Mr. Power also stressed before adding: "That will feed into future

Le potentiel mondial du secteur canadien de l'agroalimentaire

Au-delà de ces considérations, M. Rosser a insisté sur le potentiel économique à long terme du secteur canadien de l'agroalimentaire au vu de l'énorme demande générée par la croissance de la population mondiale.

L'année passée, a-t-il fait valoir, le Canada a exporté pour 92 milliards de dollars de produits agroalimentaires. Or en 2018, le gouvernement fédéral avait fixé comme objectif d'arriver à 75 milliards de dollars en 2025. Voilà qui signifie «de grandes possibilités pour les partenaires du secteur des transports».

Par ailleurs, la façon dont les ports canadiens agissent au regard des 17 objectifs de développement durable à l'horizon 2030 adoptés par les Nations Unies a fait l'objet d'une discussion à laquelle participaient Carl Laberge, PDG de l'Administration portuaire du Saguenay, Mario Girard, PDG du Port de Québec, et David Tremblay, chercheur postdoctoral à l'Université du Québec à Chicoutimi.

Dans une discussion sur l'infrastructure et le financement, Allan Gray, PDG de l'Administration portuaire d'Halifax, a réitéré le point de vue bien établi du secteur portuaire voulant que la réglementation devrait être révisée pour laisser aux ports davantage de latitude en matière d'emprunts – comme c'est le cas par exemple en Australie. Vu les forts niveaux d'endettement des aéroports, Philippe Rainville, ancien PDG, Aéroports de Montréal, a fait cette prédiction: «Il arrivera un moment où la seule source de financement [pour l'infrastructure] sera le gouvernement.»

La séance administrative de la conférence a été ouverte par Tim Power, directeur général de l'influente société d'experts-conseils Drewry. Il a fait le point sur les perspectives des ports mondiaux et de l'industrie maritime en abordant un éventail de sujets d'un point de vue global. Il a traité notamment des répercussions de l'invasion russe de l'Ukraine sur les coûts de l'énergie, du facteur chinois, de la chute des taux de fret, du déclin des marchés du transport de conteneurs et de l'étendue des tensions syndicales.

L'énorme défi de la transition énergétique

«La transition énergétique pose un énorme défi pour l'ensemble de la société et pour le secteur maritime, a noté M. Power. Elle aura des répercussions sur l'avenir du commerce et l'avenir des courants commerciaux. Je dirais que la

période à venir est celle des plus grands changements et de la plus grande incertitude que j'aie vécue au fil des années dans le secteur maritime.»

Selon M. Power: «La façon dont l'Inde, qui est maintenant le pays le plus peuplé du monde, produit de l'énergie est la plus grande question en matière de décarbonisation.»

Quoi qu'il en soit, les prévisions de croissance économique de Drewry pour la période de 2023 à 2028 sont rassurantes.

Dans la «nouvelle normalité», la croissance mondiale serait de 3 %, et celle de la Chine serait de 4,5 %. «Les États-Unis et l'Europe éviteront une récession, mais la croissance sera lente. L'inflation pourrait être ramenée à 2,9 % d'ici 2025.»

Dans un discours-programme, Tom Hautekiet, directeur commercial du Port d'Anvers-Bruges, deuxième port d'Europe en importance, a d'abord vanté les avantages de la fusion des deux ports belges, en 2021: «L'ensemble est devenu plus résilient dans les périodes difficiles, en termes d'efficacité, de stabilité et de liaisons mondiales.»

M. Hautekiet a aussi évoqué l'ambitieuse stratégie de transition énergétique du port, qui veut «devenir un port multicarburant d'ici 2025».

Cet objectif doit être réalisé grâce à un éventail d'initiatives, y compris l'approvisionnement en carburants propres, le développement des capacités de soutage et la planification de la livraison sur le dernier tronçon, avec les fournisseurs de carburant. Des échéanciers sont prévus pour l'approvisionnement en GNL, en méthanol, en ammoniac, en hydrogène et en électricité pour les bateaux fluviaux et les navires océaniques. Le conférencier Douglas Smith, nouveau PDG de DP World Canada, a présenté un exposé qu'il a lui-même dit être surtout axé sur les conteneurs, touchant les développements maritimes de par le monde et les priorités pour le Canada.

trade and future trade patterns. I would say that the period we are entering now is of the greatest change and uncertainty that I have experienced through the years in the maritime sector."

According to Mr. Power: "How India, now the most populous country in the world, manages to produce energy is the biggest question on the decarbonization agenda."

On a more optimistic level were Drewry's economic growth forecasts for the 2023-2028 period.

The "new normal" of global growth was slated at 3% and China at 4.5%. "The US and Europe will avoid recession but growth will be slow. High inflation could be back to 2.9% by 2025."

Keynote speaker Tom Hautekiet, Chief Commercial officer of Antwerp Bruges, second biggest port in Europe, began by accentuating the benefits of the merger of the two Belgian ports in 2021. "The gateway has become more resilient in difficult times in terms of efficiency, resiliency and connections to the world."

Mr. Hautekiet also evoked the port's ambitious energy transition strategy "to become multi-fuel ready by 2025."

This goal is to be achieved through a broad range of initiatives that encompass sourcing clean fuels, bunkering facilities, and planning last-mile delivery together with fuel suppliers. Specific timelines are advanced for supplies of LNG, methanol, ammonia, hydrogen and electric power for inland and seagoing vessels.

For his part keynote speaker Douglas Smith, new CEO of DP World Canada, offered what he termed a largely "container-specific presentation" focused on maritime developments around the world and on priorities for Canada.

Keynote speaker Douglas Smith, newly-appointed President of DP World Canada, underlined the need to harness innovation "to build for tomorrow".

Le conférencier Douglas Smith, nouveau président de DP World Canada, a insisté sur la nécessité d'innover pour préparer l'avenir.

©ACPA

Referring to the challenges stemming from a dramatic growth in global container capacity, he indicated that "20 years ago, there were 380 million TEUs, and last year the total came to 1.2 billion TEUs." And a containership size of 4,500 TEUs is not big by today's standards of vessels carrying 24,000 TEUs. The DP World network of over 80 terminals in 40 countries is geared to efficiently integrate into the current mega-capacity era.

With trade routes to North America changing and various supply disruptions taking place, Mr. Smith stressed the need for constant collaboration between all stakeholders to increase trade and ensure smooth cargo flows.

He suggested that firms should in fact devote more attention to planning alternative actions in the event of "agitations in the system."

He also asked this question: "Do we spend more time collecting data rather than using data?"

DP World, Mr. Smith continued, was determined to contribute to the growth of the Canadian economy through its terminals in Prince Rupert, Vancouver, Nanaimo, Fraser Surrey and Saint John.

Addressing corporate thinking behind the enlargement of a terminal network, he stated: "We have to optimize everything we have before we start to expand. You can't build a terminal in 30 days. It is not an 'if' question but a 'when' question."

DP World innovation strategy to build for tomorrow

As a core strategy for DP World globally, he stressed: "To build for tomorrow, you need to embrace innovation and harness technology."

In this regard, he highlighted BoxBay, a revolutionary technology recently introduced that changes the way that containers are handled at ports. A pilot project is underway at DP World's Jebel Ali Terminal 4.

The patented design and rack structure of BoxBay creates unique advantages with containers stored up to eleven stories high, delivering the capacity of a conventional terminal on one third of the surface area. It is scalable to any location and fully automated with direct access to each container. "You literally can get any box at any time," Mr. Smith said.

Port Alberni hosting ACPA 2024 annual conference

The Port Alberni Port Authority will be hosting the next annual conference of the Association of Canadian Port Authorities on September 17-19, 2024. An occasion not to be missed to visit a unique port in Canada and to experience the many attractions around a quintessentially friendly city at the head of the spectacular Alberni Inlet on Vancouver Island.

Il a noté les difficultés découlant de la croissance considérable de la capacité mondiale de transport de conteneurs: «Il y a 20 ans, il y avait 380 millions d'EVP, et l'année passée, le total a atteint 1,2 milliard d'EVP.» Par ailleurs, un porte-conteneurs de 4500 EVP n'est pas très grand en comparaison des navires de 24 000 EVP d'aujourd'hui. Le réseau DP World, comprenant plus de 80 terminaux dans 40 pays, est conçu pour s'intégrer dans l'ère actuelle de méga-capacité.

Alors que les routes commerciales vers l'Amérique du Nord évoluent et que diverses perturbations de l'approvisionnement surviennent, M. Smith a insisté sur la nécessité d'une collaboration constante entre toutes les parties prenantes afin d'accroître le commerce et d'assurer l'efficacité des transports.

Il a avancé que les entreprises devraient en fait consacrer davantage d'attention à la planification de solutions de rechange en cas d'«agitations dans le système».

Il a aussi posé une question: «Passons-nous davantage de temps à recueillir des données qu'à utiliser des données?»

M. Smith a affirmé que DP World tient à contribuer à la croissance de l'économie canadienne avec ses terminaux aux ports de Prince Rupert, Vancouver, Nanaimo, Fraser Surrey et Saint John.

Il a précisé la façon dont l'entreprise envisage l'agrandissement d'un réseau de terminaux: «Nous devons tout optimiser avant de commencer à agrandir. Vous ne pouvez pas construire un terminal en 30 jours. Ce n'est pas question de savoir "si", mais "quand".»

Stratégie d'innovation de DP World pour préparer l'avenir

Il a aussi résumé la base de la stratégie mondiale de DP World: «Pour préparer l'avenir, vous devez souscrire à l'innovation et tirer parti de la technologie.»

À cet égard, il a cité la technologie révolutionnaire BoxBay, qui a été adoptée récemment. Elle transforme la façon dont les conteneurs sont manipulés aux ports. Un projet pilote est en cours au terminal 4 de DP World à Jebel Ali.

La conception brevetée et la structure à étages de BoxBay apporte des avantages uniques. Les conteneurs peuvent être empilés sur 11 étages, offrant la même capacité qu'un terminal standard sur le tiers de la superficie. Le système est échelonnable selon le site, il est entièrement automatisé et il donne un accès direct à chaque conteneur. «Vous pouvez littéralement aller chercher tout conteneur individuel en tout temps», dit M. Smith.

Port Alberni organisera la conférence annuelle 2024 de l'AAPC

L'Administration portuaire de Port Alberni organisera la prochaine conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes, du 17 au 19 septembre 2024. Ce sera une occasion spéciale de visiter un port unique en son genre au Canada, et de découvrir les nombreuses attractions autour de cette ville éminemment accueillante au fond de l'inlet Alberni sur l'île de Vancouver.

Hosted by / Port hôte

CONFÉRENCE
Ports Canada
CONFERENCE
2024

PORT ALBERNI PORT AUTHORITY

ACPA's annual conference is back! Save the dates!

La conférence annuelle de l'AAPC est de retour ! Réservez les dates !

September 17-19 Septembre, 2024

Stay up to date | Restez informé(e)s :
portscanada.ca

Association of Canadian Port Authorities
Association des administrations portuaires canadiennes

Opening message from Jean Lamarche, Mayor of the city of Trois-Rivières.

Message d'inauguration du maire Jean Lamarche de la ville de Trois-Rivières

©TRPA-ACPA

Port of Trois-Rivières unveils monuments recognizing partnership with Abenaki First Nation

The Port of Trois-Rivières took the opportunity of the Ports Canada Conference held in Trois-Rivières to unveil two monuments in the park adjacent to its offices, in recognition of a partnership with the Abenaki First Nation. On this occasion, the park became First Nations Park.

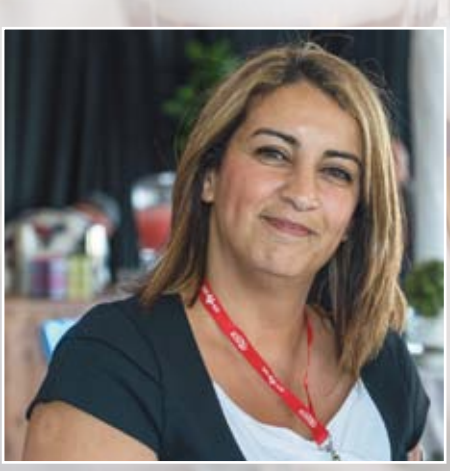
"The history of the Port of Trois-Rivières is intimately linked to the First Nations. In fact, long before it was officially recognized as a port, it was a popular place for trading furs with Indigenous peoples. It's important for us not only to recognize this history, but also to maintain the ties that bind us to the First Nations," said Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières.

Le Port de Trois-Rivières dévoile des monuments en reconnaissance d'un partenariat avec la Première Nation Abénakise

Le Port de Trois-Rivières a profité du Congrès Ports Canada, qui s'est tenu à Trois-Rivières pour procéder au dévoilement de deux monuments situés dans le parc adjacent ses bureaux, en reconnaissance d'un partenariat avec la Première Nation Abénakise. Par la même occasion, le parc est devenu le Parc des Premières Nations.

«L'histoire du Port de Trois-Rivières est intimement liée aux Premières Nations. En effet, bien avant sa reconnaissance officielle comme infrastructure portuaire, c'était un lieu fréquenté pour le commerce des pelleteries avec les autochtones. C'est important pour nous de reconnaitre cette histoire, mais aussi de faire perdurer le lien qui nous unit aux Premières Nations», a souligné le président-directeur général du Port de Trois-Rivières, Monsieur Gaétan Boivin.

LOGISTEC
VOTRE PARTENAIRE DE
CONFIANCE DANS LA GESTION
DES OPÉRATIONS PORTUAIRES.



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

Julie Gedeon

Les nouvelles réalités de l'automobile appellent à repenser les options en matière de transport

La transition vers l'automobile électrique apporte à l'industrie maritime de nouvelles possibilités de jouer un rôle de premier plan dans la réduction de l'empreinte globale des transports. Il s'agit toutefois d'examiner ces possibilités en gardant l'esprit ouvert quant à des changements dans la logistique des chaînes d'approvisionnement et en pensant aux avantages à long terme d'investissements clés.

Depuis des mois, le Port de Windsor reçoit des matériaux de construction pour l'usine de batteries de véhicules électriques (VÉ) NextStar que doivent ouvrir l'an prochain Stellantis et le conglomérat sud-coréen LG Energy Solutions.

Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, dit qu'il a fallu pratiquement tous les navires et les camions entre Hamilton et Toronto pour livrer le premier million de tonnes de granulats, et qu'il y en a encore à venir, ainsi que du béton.

New automotive realities might require parking old ideas about transportation options

The automotive transition to electric vehicles presents new opportunities for the maritime industry to figure prominently in reducing transportation's overall footprint if the mode's possibilities are examined with an open mind to some changes in supply chain logistics and the long-term advantages of key investments.

For months, the Port of Windsor has been handling construction materials for the NextStar EV battery plant set to open next year by Stellantis and South Korean conglomerate LG Energy Solutions.

Steve Salmons, the Windsor Port Authority's president/CEO, says it took basically every vessel and truck between Hamilton and Toronto to deliver the initial one million tonnes of aggregate, with more of it, along with concrete, still on the way.

Once in operation, Nemaska Lithium will employ nearly 200 at its Bécancour conversion facility.

La future usine de transformation de Nemaska Lithium à Bécancour emploiera près de 200 travailleurs.

©SYLVIE MAILHOT

©ÉTIENNE BOISVERT

The plentiful supply of renewable energy in Quebec is a big plus for developing major projects, says Donald Olivier, President and CEO of the Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.

L'abondante énergie renouvelable disponible au Québec est un grand atout pour des projets majeurs, dit Donald Olivier, PDG de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.

The plant isn't without controversy. Some object to the Ontario government promising up to $5 billion in tax breaks depending on production over a decade and the federal government pledging another $10 billion. Others say incentives are the only way for Canada to save its automobile production given the huge funds being granted by the Biden administration.

With so much taxpayer money involved and the clearly urgent need to address global warming, governments should be keen to establish how else their investments might reduce carbon.

Mr. Salmons is among those aiming to use shortsea shipping to transport new vehicles, significantly removing car-haulers from congested highways. The port is in talks with manufacturers interested in using roll-on/roll-off vessels to deliver vehicles to communities on the Great Lakes from EV hubs in southern Ontario, Michigan and Ohio. "We have to ensure the distance is sufficient to make this mode advantageous, but that's certainly the case between a number of areas," he says.

New emphasis on a circular economy predominated in Ford making its first-ever investment in Quebec. With its South Korean partners, it's building a $1.2-billion plant in the Bécancour Industrial Park to manufacture EV battery materials starting in 2026. The Canadian and

L'usine n'est pas à l'abri de la controverse. Certains admettent mal que le gouvernement de l'Ontario promette jusqu'à 5 milliards de dollars en allégements fiscaux sur une décennie, selon le volume de production, et que le gouvernement fédéral promette 10 milliards de dollars de plus. D'autres maintiennent que des incitatifs sont le seul moyen pour le Canada de sauver son industrie automobile compte tenu des énormes subventions de l'administration Biden.

Avec tant de fonds publics en cause et vu l'urgence évidente de s'attaquer au réchauffement planétaire, les gouvernements devraient s'attacher à déterminer de quelles autres façons leurs investissements pourraient réduire les émissions de carbone.

M. Salmons est de ceux qui visent à promouvoir le transport maritime courte distance pour le transport de nouveaux véhicules, pour alléger sensiblement le trafic de camions porte-voitures sur nos routes congestionnées. Le Port est en discussion avec des fabricants intéressés à utiliser des navires rouliers pour rejoindre différentes villes sur les Grands Lacs à partir de centres du VÉ dans le sud de l'Ontario, au Michigan et en Ohio. «Il faut que la distance soit suffisante pour que cette solution soit avantageuse, mais c'est certainement le cas pour de nombreuses destinations», dit-il.

La nouvelle importance accordée à une économie circulaire a été déterminante pour le tout premier investissement

de Ford au Québec. Avec ses partenaires sud-coréens, Ford construit une usine de 1,2 milliard de dollars dans le parc industriel de Bécancour. Il en sortira des matériaux de batteries de VÉ à partir de 2026. Les gouvernements du Canada et du Québec contribuent chacun pour 322 millions de dollars, couvrant entre eux environ la moitié des coûts.

Donald Olivier, PDG de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB), affirme que la disponibilité du Port était perçue comme un avantage, mais que le facteur principal était l'énergie renouvelable. «Le fait que 99 % de l'électricité d'Hydro-Québec est de source propre au fil de l'eau revêtait un grand intérêt, s'agissant de créer les véhicules électriques les plus écologiques qui soient non seulement quand ils sont conduits, mais sur l'ensemble de leur cycle de vie», explique-t-il.

Durabilité du transport sur l'eau par rapport au transport de surface

Ce cycle de vie commence par la collecte de lithium, de graphite et d'autres matières premières dans des mines du Nord du Québec, et il comprend la livraison des batteries aux usines de montage de VÉ. Il serait utile d'examiner à chaque étape le caractère durable, sur le long terme, du transport sur l'eau par rapport au transport ferroviaire ou routier.

M. Olivier note que ces aspects de la logistique n'ont pas encore été discutés, mais il prévoit que le train et le camion seront du moins initialement plus simples pour assurer l'approvisionnement nord-américain. «Évidemment, ajoute-t-il, le Port sera disponible pour répondre à la demande.»

Ses capacités de transbordement roulier seront utilisées pour acheminer les matériaux nécessaires à la construction de l'usine. Des cathodes et d'autres composants arriveront initialement de Corée du Sud par navire, jusqu'à ce qu'ils puissent être produits localement. «Il faut une capacité en matière de vrac liquide, pour les acides et autres produits chimiques voulus, et notre port pourrait assurément aider à les amener à destination», dit M. Olivier.

Le Québec a été la première province à se doter d'une stratégie maritime, en 2015. Il n'a pas négligé le rôle des ports et de leurs services dans le mouvement actuel vers un secteur des transports décarbonisé. En mai dernier, il a annoncé la création d'une troisième zone d'innovation. S'étendant entre Bécancour, Trois-Rivières et Shawinigan, cette «Vallée de la transition énergétique» recevra 8 millions de dollars pour accélérer le développement du secteur des batteries et l'électrification des transports. Font partie des priorités, la décarbonisation industrielle et portuaire et l'optimisation de la production d'hydrogène vert et de son utilisation dans la chaîne industrielle.

Plusieurs entreprises liées au secteur des batteries se sont déjà engagées à s'installer dans le parc industriel de Bécancour, et la SPIPB a fait l'acquisition de terrains adjacents en prévoyant que d'autres suivront. Cependant, M. Olivier note qu'il y a actuellement suffisamment d'électricité disponible pour alimenter une bonne part du parc industriel, mais pas le tout. «Cette question fait partie de la réflexion entre le gouvernement provincial et Hydro-Québec», ajoute-t-il.

Historiquement, le Québec disposait d'hydroélectricité en abondance. Le fait qu'il puisse en manquer au regard de la

Quebec governments are each contributing $322 million to jointly cover about half the costs.

Donald Olivier, the president/CEO of the Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB), says having the port available was considered a plus, but the primary factor was renewable energy. "The fact that 99% of Hydro-Québec's electricity is from clean running water was of the greatest interest to create the greenest possible electric vehicles not only when they're driven but throughout their lifecycle," he explains.

Sustainability of water-borne versus surface routes

If that lifecycle starts with the bulk gathering of the required lithium, graphite and other raw materials from Northern Quebec mines all the way to delivery of the batteries to the EV assembly plants, it might be worthwhile to investigate the long-term sustainability of waterborne routes compared to existing rail lines and roads.

Mr. Olivier says these logistics haven't been discussed yet, but he anticipates rail and truck will at least initially be simplest to deliver this North American supply. "Of course, the port will be available as required," he adds.

Its roll-on/roll-off capabilities will be used to deliver materials to build the plant. Cathodes and other components will initially arrive from South Korea by vessel until local production is established. "There's need for liquid bulk capacity for the acids and other chemicals required and our port could definitely help with their arrival," Mr. Olivier says.

The first province with a Maritime Strategy since 2015, Quebec has not overlooked the role of ports and their services in the current shift to a decarbonized transportation sector. Last May, it announced the creation of a third innovation zone. Situated within Bécancour, Trois-Rivières and Shawinigan, this Energy Transition Valley is receiving $8 million to accelerate the battery sector's development along with transportation's greater electrification. Decarbonizing the industrial-port sector and optimizing green hydrogen's production and use in the industrial chain are likewise being prioritized.

Several battery-related enterprises have already committed to space in the Bécancour Industrial Park and the SPIPB has acquired the adjacent property in anticipation of others. However, Mr. Olivier notes there's currently enough power available to develop a good portion but not all of the industrial park. "That's part of the reflection being done by the provincial government with Hydro-Québec," he adds.

Given Quebec's historically abundant hydroelectricity, its mounting shortage vis-à-vis demand underscores the challenges that other regions likely face in attracting new development that prioritizes renewable energy. Wind and solar options are now being considered by Quebec with the premier already stating that the $7.3-billion Romaine-4 hydroelectric site is probably the last major dam project for some time given the costs

and time involved. The need to negotiate with Indigenous communities and less public appetite for megaprojects that disrupt nature are likely other factors.

Mr. Olivier is keenly aware of the need of social acceptance. "The people in Bécancour have waited 55 years for something big to be developed here and most are in favour, but we still want to make sure everyone is aware of what's happening and how it'll create jobs and economic prosperity."

It helps that the industrial park is distanced from residential areas. The SPIPB will benchmark air quality so it can monitor and resolve any future issues. A collaborative agreement is also being negotiated to ensure the rights of the local Abenaki community are respected over the course of this development. Mr. Olivier also has it on his radar to think how in due time the 95% of reclaimable minerals within EV batteries can be recycled within the vicinity.

demande croissante met en lumière les difficultés que d'autres régions devront surmonter pour attirer de nouveaux projets priorisant l'énergie renouvelable. Le Québec envisage maintenant des options éoliennes et solaires, le premier ministre du Québec affirmant déjà que l'aménagement de 7,3 milliards de dollars de la Romaine-4 est probablement le dernier grand projet de barrage à l'horizon, compte tenu des coûts et des délais en jeu. La nécessité de négocier avec des communautés autochtones et la réticence du public envers des mégaprojets qui perturbent la nature sont probablement des facteurs supplémentaires.

M. Olivier est bien conscient de la nécessité de l'acceptation sociale: «Voilà 55 ans que la population de Bécancour attend un projet majeur ici, et la plupart est en faveur, mais nous voulons quand même nous assurer que tout le monde sait ce qui arrive et comment il se créera des emplois et de la prospérité économique.»

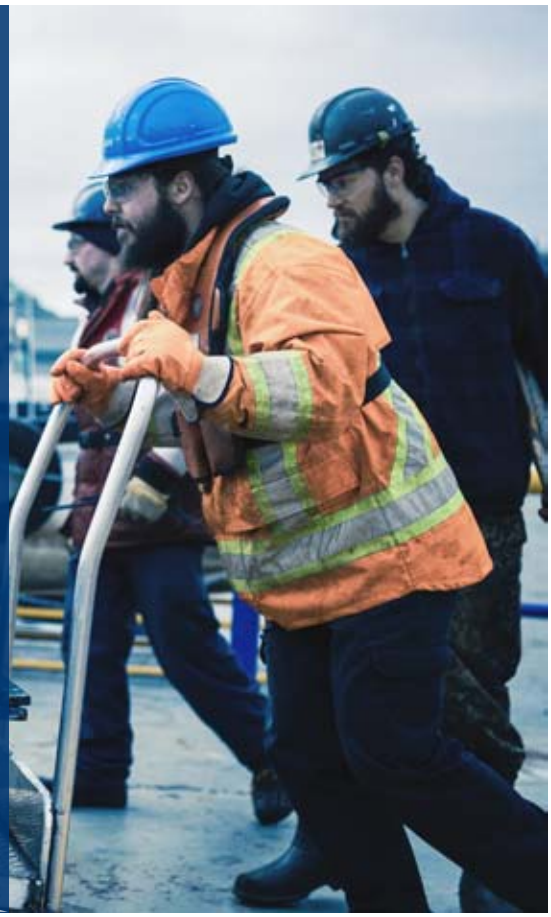
Le fait que le parc industriel soit à l'écart des quartiers résidentiels facilite les choses. La SPIPB surveillera l'évolution de la qualité de l'air pour pouvoir régler tout problème éventuel. Une entente de collaboration est en négociation pour que les droits de la communauté abénakise locale soient respectés. M. Olivier entend aussi réfléchir au moyen qui permettra, plus tard, de recycler dans la région les 95 % de minéraux récupérables que contiennent les batteries de VÉ.

La main-d'oeuvre est au coeur de votre succès & de la fluidité de la chaîne logistique québécoise.

Contribuez à son **développement** et au déploiement de **projets innovants** en devenant membre du Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime (aucun frais).

www.csmoim.qc.ca

Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime



Colin Laughlan

Julie Gascon places pilots at the zenith among mariners

When Julie Gascon talks about pilots, one of the first things she tells you is: "The word 'pilot' comes from the maritime industry – before there were planes there were pilots on ships." It's a nice bit of esoterica that hints the CEO of the Pacific Pilotage Authority has a bigger point to come.

My mind flashes back to school lessons in ancient Homeric epics, and yes, Tiphys was indeed the pilot of heroic Greek sailors, the Argonauts. He alone "knew the painstaking art of discerning from the bellowing and flashing of storms when and how to guide the ship."

Ms. Gascon's own maritime career has had a considerable amount of sea-faring adventure as well, and it soon becomes clear why she places pilots at the zenith of her profession. "Everyone wants to be a pilot," she says. "If you are a mariner this is something you would want to aspire to be."

Julie Gascon situe les pilotes au sommet parmi les marins

Quand Julie Gascon parle des pilotes, elle aime rappeler que le mot «pilote» a son origine dans le secteur maritime: bien avant qu'il n'y ait des avions, il y avait des pilotes à bord de bateaux. Ce fait méconnu est certes intéressant, mais on devine aisément que la première dirigeante de l'Administration de pilotage du Pacifique l'évoque en prélude d'un message plus important.

Je repense à mes années sur les bancs d'école et aux leçons sur les anciens récits homériques, où Tiphys était le pilote des Argonautes, ces héroïques marins grecs. Lui seul maîtrisait l'art de discerner, dans le tumulte des tempêtes, comment guider le navire.

Mme Gascon a elle-même connu sa part d'aventure en mer au cours de sa carrière maritime, et la raison pour laquelle elle situe les pilotes au sommet de sa profession est immédiatement évidente. «Tout le monde veut être pilote, dit-elle. Si vous êtes un marin, ce serait une fonction à laquelle vous aspirez.»

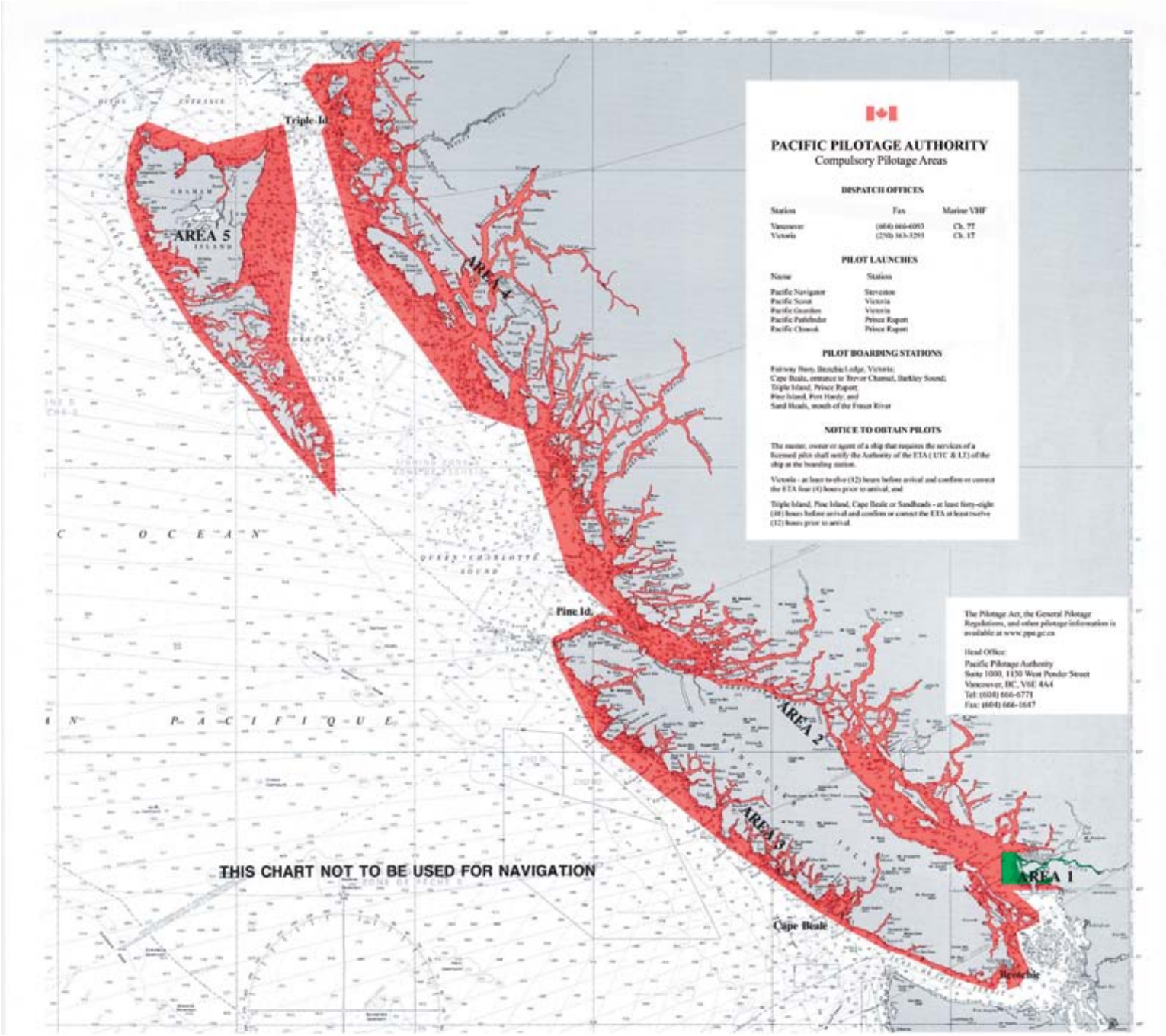
Après avoir obtenu son diplôme en administration des affaires à Montréal, où elle a grandi, Mme Gascon est partie en Nouvelle-Écosse. Elle y a suivi le programme d'instruction pour aspirants officiers, et elle a obtenu un baccalauréat technique en

©PPA

©PPA

Julie Gascon, CEO of the Pacific Pilotage Authority, stresses how much highly-trained pilots play a critical role in ensuring safe navigation in BC coastal waters.

Julie Gascon, première dirigeante de l'Administration de pilotage du Pacifique, insiste sur le degré auquel des pilotes hautement qualifiés jouent un rôle essentiel pour la sécurité de la navigation dans les eaux côtières de Colombie-Britannique.



©DR

THIS CHART NOT TO BE USED FOR NAVIGATION

CETTE CARTE NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉE POUR LA NAVIGATION

Following her university graduation in business administration in Montreal where she grew up, Ms. Gascon headed to Nova Scotia where she completed the Officer Cadet Training Program and a Bachelor's degree of Technology in Nautical Sciences from the University College of Cape Breton. "The Coast Guard really piqued my interest," she says, "so I decided to join and sailed on a Canadian Coast Guard ship."

It was the beginning of lengthy and varied maritime career. Ever restless to learn more, Ms. Gascon took educational leave without pay to sail on oil tankers and cruise ships to different parts of the globe before returning home to obtain her Master Mariner certification.

sciences nautiques du Collège universitaire du Cap-Breton. «La Garde côtière a éveillé mon intérêt, relate-t-elle. J'ai donc décidé de m'y joindre et j'ai navigué sur un bâtiment de la Garde côtière canadienne.»

Ainsi a débuté une carrière maritime longue et variée. Voulant sans cesse apprendre, Mme Gascon a pris un congé éducatif non payé pour naviguer à bord de pétroliers et de paquebots de croisière dans différentes régions du monde. À son retour, elle a obtenu son brevet de capitaine au long cours. «J'ai alors décidé de changer de cap et de m'orienter vers la réglementation dans le secteur maritime.»

Elle accédera à divers postes supérieurs au gouvernement fédéral. Elle sera ainsi commissaire adjointe et direc-

trice générale, Opérations, à la Garde côtière, puis directrice générale, Sécurité et Sûreté maritimes, à Transports Canada et responsable de l'administration marine canadienne en ce qui concerne l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres.

La plus grande zone de pilotage obligatoire du monde!

En accédant à la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique en octobre dernier, Mme Gascon devenait responsable de la plus grande zone de pilotage obligatoire du monde. S'étendant de l'Alaska à l'État de Washington, la compétence de la société d'État fédérale englobe les eaux au large de toute la côte de la Colombie-Britannique ainsi que le fleuve Fraser qui se jette dans le Pacifique près de Vancouver. Les pilotes sont chargés de monter à bord des grands navires qui entrent dans les eaux côtières et d'en prendre la gouverne pour assurer la sécurité de la navigation autour des havres et des ports de la Colombie-Britannique. La connaissance des eaux côtières locales est essentielle, et les pilotes doivent être des marins chevronnés qui comprennent intuitivement les marées, la géographie et les tendances météorologiques, et leurs effets sur les mouvements des navires dans les différents secteurs.

«Vous pouvez perdre l'électronique, vous pouvez perdre le radar, vous pouvez perdre le GPS, car la connectivité risque toujours de poser problème, explique Mme Gascon. Le fait d'avoir quelqu'un qui ne compte pas uniquement sur l'équipement pour amener un énorme navire à bon port est la meilleure police d'assurance qui soit.»

Il faut au moins sept ans pour devenir un pilote avec un brevet sans restrictions dans tout secteur des eaux de la Colombie-Britannique. «Si vous voulez devenir pilote, insiste-t-elle, soignez vos documents comme si c'était de l'or. Si vous ne commencez pas à le faire dès le premier jour, vous trouverez peut-être qu'il très intimidant d'avoir à constituer un dossier détaillé et d'étudier l'ensemble d'un littoral.»

Cependant, Mme Gascon note un problème plus vaste dans le secteur maritime canadien, qui conditionne aussi le succès futur du pilotage: «Il ne manque pas de candidats qui aspirent à devenir pilotes, mais chaque secteur du monde maritime connaît des difficultés de recrutement. Le problème est que l'Administration de pilotage recrute les meilleurs navigateurs au sein de la flotte, y compris de remorqueurs, de bateaux de pêche, de traversiers ou de la Garde côtière. Nous recrutons aussi des répartiteurs, du personnel administratif et des membres d'équipage de bateau-pilote essentiels à la prestation de services sûrs et efficaces. Des employeurs peuvent ainsi perdre du personnel... donc nous devons collaborer avec l'industrie.»

Sous sa direction, l'Administration de pilotage du Pacifique s'intéresse aussi «à la source inexploitée de connaissances locales au sein des communautés côtières et à la façon dont nous pouvons aider ceux qui veulent devenir pilotes».

Cela dit, Mme Gascon a un message plus général: «En tant que pays, nous devons commencer à réfléchir au secteur maritime. Au Québec par exemple, ils ont un conseil sectoriel maritime provincial qui réunit employeurs et écoles autour des carrières dans l'industrie maritime.»

Peut-être est-il temps que le Canada crée un conseil maritime national.

"Then I decided to switch gears and become a regulator in the Maritime sector."

This move saw her appointed to several senior federal government positions, including as an Assistant Commissioner and as Director General of Operations for the Coast Guard, followed by Director General at Transport Canada for Marine Safety and Security and Head of Canada's Marine Administration at the International Maritime Organization (IMO) in London.

The world's largest compulsory pilotage area!

Since taking the helm of the PPA in October last year, Ms. Gascon is now responsible for the world's largest compulsory pilotage area. Extending from Alaska to Washington State, the federal crown corporation's jurisdiction encompasses the coastal waters of the entire BC coast as well as the Fraser River which flows into Pacific waters near Vancouver. Pilots are mandated to board the large vessels that sail into the coastal waters and take control of the vessel to ensure its safe passage in and out of BC harbours. Local knowledge of the coastal waterways is critical and pilots must be experienced mariners who intuitively understand the tides, geography and weather patterns that affect the ways ships move in the different zones.

"You may lose your electronics, you may lose our radar, you may lose your connection to your GPS – connectivity is always an issue," says Ms. Gascon. "Having an individual who doesn't rely exclusively on equipment to be able to bring that massive vessel to safe harbour is your best insurance policy."

It takes at least seven years to become a pilot with unrestricted certification for any area in the BC waters. "If you want to become a pilot, every time you get on a ship you have to keep your paperwork like gold," she stresses. "If you don't start on day one, maintaining a detailed file and studying an entire coast can be very daunting."

However, Ms. Gascon sees a broader issue in Canada's maritime industry that is also critical to the continued success of the pilotage. "We don't have any shortage of people who aspire to becoming a pilot. But every sector of the maritime world is struggling in their recruitment of people. The problem for the Pilotage Authority is that we recruit within the fleet the strongest navigators out there, whether from tow-boats, fishing boats ferries, or the Coast Guard," she explains. "We also recruit dispatchers, accounting staff, and pilot launch crew integral to the delivery of safe and efficient services. But employers will be losing, potentially, an employee to us … so we need to work collaboratively with the industry."

Under her watch, the Pacific Pilotage Authority is also developing a special focus "on the untapped source of local knowledge within the coastal communities, and how we can support them to become pilots."

Then she delivers that bigger point. "As a country we need to start thinking about the maritime sector. In Quebec, for example, they have a provincial sectoral maritime council to bring together employers, schools, and careers in the maritime industry."

Hmm, perhaps it's time for Canada to create a national maritime council.

Carroll McCormick

China playing 'long game' in the Arctic…

Military officials and academic experts say that China is a not the benign science actor in the Arctic it claims to be. Rather, some insist, it is playing a long game to use the Arctic, including Canada's, to support its aggressive global economic and military expansionist ambitions.

Articles abound on the topic, going back years. A recent eye-opener is a report published in April 2023, 44th Parliament, 1st Session: *A Secure and Sovereign Arctic: Report of the Standing Committee on National Defence*, published under the authority of the Speaker of the House of Commons. In short, its mandate was to study Arctic security, including the threats Russia and China pose.

While the Canadian Armed Forces (CAF) has long been on guard in the Arctic, "the global threat environment" has changed, the report states. Going straight to the punchline, the report begins with 26 recommendations that include establishing more search & rescue stations, developing Arctic security and defence capabilities, renewing space-based surveillance systems, and developing infrastructure to support the F-35 fighter jets we will be purchasing.

La Chine joue sur le long terme dans l'Arctique

Des militaires et des universitaires disent que la Chine n'est pas le simple acteur scientifique qu'elle prétend être dans l'Arctique. Certains affirment qu'au lieu, elle joue sur le long terme en vue d'utiliser l'Arctique, y compris l'Arctique canadien, à l'appui de son ambitieuse volonté expansionniste mondiale sur les plans tant économique que militaire.

De nombreux articles ont abordé le sujet, depuis des années. Un rapport révélateur a été publié en avril 2023, dans la 1re session de la 44e législature, sous l'autorité du président de la Chambre des communes: *Un Arctique sécurisé et souverain – Rapport du comité permanent de la défense nationale*. Le comité avait pour mandat d'étudier la sécurité dans l'Arctique, y compris les menaces que posent la Russie et la Chine.

Les Forces armées canadiennes (FAC) sont depuis longtemps sur leurs gardes dans l'Arctique, mais le rapport note que «le contexte de menaces mondiales» a changé. Allant droit au but, il présente 26 recommandations, dont la création de nouvelles stations de recherche et sauvetage, l'accroissement des capacités de sécurité et de défense dans

*China currently has a fleet of two icebreaking polar research vessels, the **MV Xue Long** and the **MV Xue Long 2** that engage in expeditions to the Arctic and Antarctic.*

La Chine dispose actuellement de deux navires brise-glace de recherche polaire, le **MV Xue Long** et le **MV Xue Long 2**. Ils servent à des expéditions dans l'Arctique et dans l'Antarctique.

©POLAR RESEARCH INSTITUTE OF CHINA

l'Arctique, le renouvellement du système de surveillance depuis l'espace et la mise en place d'une infrastructure de soutien des avions de chasse F-35 que va acheter le Canada.

Certains témoins ont soutenu que «les capacités actuelles de tous les services des FAC sont suffisantes pour assurer la souveraineté et la sécurité du Nord canadien, et pour contrer les menaces auxquelles nous faisons face aujourd'hui et celles de demain». D'autres pensent tout le contraire, comme le professeur Rob Huebert du Département de sciences politiques de l'Université de Calgary, qui a comparu devant le comité.

Le Pr Huebert affirme que «nous ne recrutons pas assez de gens. Nous ne les formons pas adéquatement. Nous ne parvenons pas à obtenir les chiffres nécessaires pour contrer les menaces des temps modernes». Il ajoute que, de ce fait, «nous sommes confrontés à une catastrophe».

En ce qui concerne la Chine, considérée comme la plus grande menace potentielle, le Pr Huebert avançait lors d'une entrevue téléphonique avec le *Maritime Magazine* que la Chine se voit comme «un grand chien dans le quartier», et que le gouvernement ne prend pas la chose au sérieux.

En novembre 2022, l'Association canadienne pour l'OTAN soutenait qu'en plus de démontrer ses ambitions dans l'Arctique, la Chine a aussi démontré qu'elle ne respecte pas l'ordre international fondé sur des règles. Elle en concluait que le Canada ne peut plus se permettre de laisser faire.

Les menaces prennent différentes formes. Il y a l'ingérence chinoise dans les élections canadiennes, et quand les accusations à ce sujet ont été formulées, la Chine a réagi comme à son habitude en promettant des représailles. Il y a aussi les acquisitions que fait ou tente de faire la Chine au Canada, notamment celle que le gouvernement a bloquée pour des motifs de sécurité nationale, de la société TMAC Resources et de son projet d'exploitation aurifère à Hope Bay, non loin d'un radar du système d'alerte du NORAD. Il y a encore l'installation de dispositifs d'écoute dans nos eaux. Du reste, la Chine développe ses capacités dans l'Arctique, comme en témoigne le franchissement du passage du Nord-Ouest par le brise-glace **MV Xue Long**, déjà en 2017.

L'intérêt de la Chine ne se limite pas à la science et à l'économie

«Nous devons cesser de dire que ses intérêts ne visent que la science et l'économie», dit le Pr Huebert. Il n'est pas certain que la Chine ait déjà envoyé des sous-marins dans nos eaux, mais il croit que c'est seulement une question de temps avant qu'elle ne le fasse, et que ses sous-marins soient dotés de missiles de croisière hypersoniques. «De temps à autre, dans leurs publications scientifiques [apparaît la question] "quelles sont les exigences techniques de l'exploitation de sous-marins dans des conditions de glace épaisse?"» D'un point de vue stratégique, il est tout à fait logique que la Chine développe de telles capacités.

«Comme ces menaces et d'autres sont inévitables et vu les décisions que la Chine a prises, je crois qu'un conflit entre l'Ouest et la Chine sera inévitable, déclare le Pr Huebert. Pour les Chinois, l'Arctique ne sera pas un champ de bataille central. Une stratégie astucieuse consisterait à envoyer un sous-marin dans l'Arctique pour détourner les forces américaines de Taïwan {au cas où la Chine envahirait Taïwan}. Le Canada ne semble pas prendre le risque au sérieux. J'ai peu d'espoir que nous puissions réagir à la stratégie chinoise dans l'Arctique.» MM

Some witnesses argued that, "CAF has enough capability in all domains to ensure Canada's sovereignty and security in Canada's north, and to respond to current and future threats." Others, such as Dr. Rob Huebert, a University of Calgary professor in the Department of Political Science, and a witness at the Standing Committee, strongly disagree.

He affirms: "We are not bringing in enough people. We are not training them properly. We are not getting to the numbers that are necessary to meet the modern threat today." He cited that, as a result, "we are facing a disaster."

Referring to China, regarded as the most aggressive threat in the making, Dr. Huebert, in a phone interview with *Maritime Magazine*, told me, "What we are seeing is that China sees itself as a big dog on the block. We do not have a current administration that takes this seriously."

In November 2022 the NATO Association of Canada wrote, "Along with demonstrating its Arctic ambitions, China has demonstrated that the country does not respect the rules-based international order." Further down it writes, "Canada can no longer afford to be a laggard."

The threats appear in many forms; e.g., China's meddling in Canadian elections – to which accusations China trotted out yet another of its signature promises of reprisal; buying its way into Canada – most visibly, probably, its attempt, shot down as a security threat, to buy TMAC Resources' Hope Bay gold mining operations, not far from a NORAD warning system radar; setting out listening devices in our waters; and its growing capabilities for operating in the Arctic; e.g., its 2017 traverse of the Northwest Passage by the icebreaker **MV Xue Long**.

Chinese interest not just science and economics

"We have to stop saying that their interest is only science and economics," Dr. Huebert says. While it is not certain that China has sent submarines into our waters yet, he believes it is just a matter of time before it does, armed with hypersonic cruise missiles. "Every once in a while, in their academic writings, [appears] "what are the technical requirements in operating submarines in heavy ice conditions?" It only makes sense, in a strategic perspective, that they will be developing these capabilities.

"Seeing the inevitability of this and the challenges, and decisions that China has taken, I do think that conflict between the West and China will be inevitable. For the Chinese, the Arctic will not be a central place of battle. A smart strategy would be to have a submarine operate in the Arctic to draw off US forces away from Taiwan {should China invade Taiwan}. Canada does not seem to take that seriously. I have little faith that we can respond to the Chinese strategy in the Arctic." MM

Canada-North Atlantic

Maritime trade transitioning to 'new normal'

Canada-Atlantique Nord

Le commerce maritime passe à une «nouvelle normalité»

Brent Frederick

Weak global economies and geopolitical instability. Pressure on household budgets, translating into softened consumer spending. Well-stocked warehouses of inventory. No sign of increased demand for imports. Labour issues. The North Atlantic, like other maritime trade lanes, is not immune to these challenges.

"The North Atlantic trade lane has been steadily undergoing a post-Covid normalization over the course of 2023 and has now fully entered the era of falling demand, excess capacity and economic and geopolitical uncertainty that has become endemic to all the world's major trade routes," said Karen Kancens, Vice-President of the Shipping Federation of Canada, which represents the interests of the owners, operators and agents of ships

"This stands in sharp contrast to last year's trajectory, when North Atlantic trade volumes were buoyed by double-digit growth in imports from Europe, ongoing

LATE NEWS

As the autumn issue of *Maritime Magazine* was going to press, the government of Canada announced on October 10 funding of $150 million for the Contrecœur terminal project to increase container capacity by 1.15 million TEU whose cost has reportedly exceeded an original estimate of $950 million. The federal contribution will be added to the $300 million already pledged by the Canada Infrastructure Bank and $130 million pledged by the Quebec government. Simultaneously, the Montreal Port Authority (MPA) announced a hybrid approach cancelling the previous procurement process which had shortlisted three groups. Marine works will be carried out by the MPA and land site works and operations will be carried out by a private industry partner to be determined.

DERNIÈRE HEURE

Au moment de mettre sous presse le numéro d'automne du *Maritime Magazine*, le gouvernement du Canada annonçait, le 10 octobre, un investissement de 150 millions de dollars dans le projet de terminal de Contrecœur. Le projet, dont il semble que le coût aurait dépassé l'estimation initiale de 950 millions de dollars, augmentera la capacité de manutention de conteneurs de 1,15 million d'EVP. La présente contribution fédérale s'ajoutera aux 300 millions de dollars déjà engagés par la Banque de l'infrastructure du Canada et aux 130 millions de dollars promis par le gouvernement du Québec. En même temps, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a annoncé qu'elle adoptait une approche hybride, annulant le précédent processus d'approvisionnement qui avait mené à la présélection de trois groupes. Les travaux en eau seront entièrement pris en charge par l'APM. Les travaux terrestres et l'exploitation seront réalisés par un partenaire privé qui reste à être désigné.

Following a period of sustained growth, container traffic at the Port of Montreal has moved downwards – reflecting the impact of weak conditions in global economies.

Après une période de croissance soutenue, le trafic de conteneurs au port de Montréal a plutôt baissé – conséquence de l'affaiblissement des économies mondiales.

©MPA

Économie mondiale affaiblie et instabilité politique. Budget des ménages sous pression et dépenses de consommation en baisse. Entrepôts bien garnis. Aucun signe d'accroissement de la demande d'importations. Problèmes de main-d'œuvre. L'Atlantique Nord, comme d'autres corridors commerciaux maritimes, n'est pas à l'abri de ces difficultés.

«La route commerciale de l'Atlantique Nord a été en mode de normalisation graduelle post-COVID en 2023, et elle est maintenant pleinement entrée dans l'ère d'une demande décroissante, d'une capacité excédentaire et d'une incertitude économique et géopolitique devenue endémique sur l'ensemble des grandes routes commerciales du monde», dit Karen Kancens, vice-présidente de la Fédération maritime du Canada qui défend les intérêts des propriétaires, exploitants et agents de navires participant au commerce mondial du Canada.

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

©SHIPFED

Karen Kancens, Vice-President of the Shipping Federation of Canada, notes that North Atlantic trade has entered a period of falling demand.

Karen Kancens, vice-présidente de la Fédération maritime du Canada, constate que le commerce sur l'Atlantique Nord est dans une période de demande décroissante.

©FMA

John Corey, President of the Freight Management Association of Canada, says any volume increases are on "a holding pattern" until various issues become clearer.

John Corey, président de l'Association canadienne de gestion du fret, soutient que diverses questions devront être clarifiées avant que toute augmentation de volume se matérialise.

©MGT

Michael Fratianni, President and CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT) sees the present economic cycle as temporary – with normal growth returning in second half 2024.

Michael Fratianni, PDG de la Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), considère que le cycle économique actuel est temporaire – et que la croissance normale reviendra au deuxième semestre de 2024.

«Voilà qui est tout le contraire de la trajectoire de l'année passée, quand les volumes de trafic sur l'Atlantique Nord étaient gonflés par la croissance à deux chiffres des importations d'Europe, la congestion persistante sur la côte ouest du Canada et des États-Unis ainsi que les craintes de grèves dans les ports de la côte Ouest américaine, faisant que certains transporteurs et expéditeurs choisissaient plutôt une route à l'est. Ces facteurs ont permis que les tarifs de fret restent relativement élevés les premiers mois de 2023, mais ces tarifs ont maintenant baissé aux niveaux d'avant la pandémie, et dans certains cas sous ces niveaux.»

Mme Kancens affirme qu'un autre facteur important joue peut-être dans la transition en cours de l'Atlantique Nord vers la «nouvelle normalité»: les négociations en vue d'un nouveau contrat de travail avec l'Association internationale des débardeurs et les débardeurs des ports de la côte Est américaine et de la côte du golfe.

«Même s'il reste un an avant la date d'expiration du 24 septembre du contrat actuel, la volonté d'éviter les effets d'un éventuel ralentissement de travail pourrait faire en sorte que des navires et des cargaisons soient détournés vers la côte Ouest déjà l'été prochain, dit Mme Kancens. Plus près de chez nous et encore plus tôt, il y a la possibilité d'un arrêt de travail au Port de Montréal, où l'entente actuelle entre l'Association des employeurs maritimes et les débardeurs vient à expiration en décembre.

«La fiabilité des routes commerciales canadiennes a déjà fait l'objet d'une méfiance inédite en raison d'un certain nombre d'événements récents, y compris le blocage de voies ferrées au début de 2020, les deux grèves qui ont perturbé les activités au Port de Montréal pendant la pandémie et, récemment, les grèves intermittentes qui ont entravé les opérations aux ports de Vancouver et de Prince Rupert pendant tout le congestion in western Canada and the western U.S., and fears of a strike at U.S. West Coast ports that compelled some carriers and shippers to switch their routings eastwards. Although those factors enabled North Atlantic freight rates to remain at relatively high levels for the first few months of 2023, those rates have now declined to – and in some cases fallen below – pre-pandemic levels."

Ms. Kancens said another important factor that may impact the North Atlantic's ongoing transition to the "new normal" is the effort to negotiate a new labour contract between the International Longshoremen's Association and the longshore workers at U.S. East and Gulf Coast ports.

"Although the current contract's September 2024 expiration date is still a year away, efforts to circumvent the effects of a potential work slowdown could result in ships and cargoes being diverted to West Coast routings as early as next summer," Ms. Kancens said. "Closer to home and even more imminent is the potential of a work stoppage at the Port of Montreal, where the agreement that is currently in place between the Maritime Employers Association and longshore workers is set to expire in December.

"The reliability of Canadian trade routings has already been subject to an unprecedented level of scrutiny due to a number of recent events, including the rail blockades that occurred in early 2020, the two strikes that disrupted operations at the Port of Montreal during the pandemic, and, more recently, the chaotic on again/off again strike that shuttered ship and cargo operations at the ports of Vancouver and Prince Rupert throughout the entire month of July. Given the vul-

nerabilities that these events have exposed, Canada's ports and trade routes – including those that connect our importers and exporters to the North Atlantic – can ill afford to withstand yet another blow to their reputation as reliable gateways to world markets."

In view of these concerns, the Shipping Federation said it is encouraged by recent comments from federal Labour Minister Seamus O'Regan indicating that he plans to initiate a process under Section 106 of the Canada Labour Code to examine the structural issues underlying this summer's West Coast strike, as well as previous labour disputes at ports across Canada.

"Although this is likely to be a lengthy and contentious process, labour stability is an issue that must be addressed in a meaningful way if Canada is to find effective, long-term solutions to the supply chain challenges it faces – regardless of the trade route involved," Ms. Kancens said.

The Shipping Federation is also encouraged by the government's recent progress in establishing a Transportation Supply Chain Office, which will play a central role in advancing the recommendations that the National Supply Chain Task Force unveiled last October. These recommendations include developing a long-term roadmap for planning and coordinating investments in trade-enabling infrastructure, ensuring greater cooperation and accountability among federal departments and agencies whose mandates intersect with supply chain operations, and developing a supply chain data and digitization plan that provides end-to-end visibility for all relevant stakeholders.

"We believe that these initiatives – which are national in scope and bold in vision – are essential to ensuring the long-term health and viability of all of Canada's trade gateways, from coast to coast to coast," Ms. Kancens said.

The Freight Management Association of Canada (FMA), which advocates on behalf of the buyers of freight transportation with governments, carrier groups and international agencies, qualified the North Atlantic trade environment as "stagnant" so far this year.

FMA President John Corey said there are many factors affecting the lack of growth in maritime trade volumes. "Is a recession coming or will there be a soft landing?" he said. "Will interest rates stop rising and perhaps decline? Will energy prices stabilize? There are the effects of the Ukraine war on shipping patterns and potash and grain supplies. Are economic and demographic issues significantly slowing growth in China? Is Covid 2.0 on the horizon?"

Mr. Corey said there has been about a 9-10% drop in container traffic in Canada so far this year. "Most of that decrease has been through the Port of Vancouver, with some of that no doubt due to the labour dispute in July," he said.

For 2023 on the whole, any real volume increases are in a "holding pattern" until some of these issues become clearer, he said.

mois de juillet. Ces événements ont révélé des vulnérabilités. Les ports et les routes commerciales du Canada – y compris celles qui relient nos importateurs et exportateurs à l'Atlantique Nord – ne peuvent guère supporter un nouveau coup à leur réputation comme voies d'accès fiables aux marchés mondiaux.»

Cela étant, la Fédération maritime s'est dite encouragée par les récents commentaires du ministre fédéral du Travail, Seamus O'Regan, indiquant qu'il allait lancer une procédure en vertu de l'article 106 du *Code canadien du travail* afin d'examiner les problèmes structurels sous-tendant la grève de cet été sur la côte Ouest ainsi que des conflits de travail précédents dans d'autres ports au Canada.

«Bien que ce sera probablement un processus long et litigieux, la stabilité des relations de travail est un enjeu qui doit être abordé sérieusement si le Canada veut trouver des solutions efficaces et durables aux défis à relever concernant la chaîne d'approvisionnement – quelle que soit la route commerciale», a dit Mme Kancens.

La Fédération maritime est aussi encouragée par les progrès qu'a réalisés le gouvernement en vue de mettre sur pied un bu-reau des chaînes d'approvisionnement des transports qui jouera un rôle central dans le suivi des recommandations formulées en octobre dernier par le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Parmi ces recommandations figurent l'élaboration d'un plan sur le long terme pour la coordination des investissements dans l'infrastructure du commerce international, davantage de coopération et de reddition de comptes parmi les ministères et organismes fédéraux dont les mandats touchent les activités des chaînes d'approvisionnement, et l'élaboration d'un plan pour la numérisation et les données des chaînes d'approvisionnement qui donnera à tous les intervenants une visibilité de bout en bout sur les expéditions.

«Nous croyons que ces initiatives – qui sont de portée nationale et traduisent une vision ambitieuse – sont essentielles pour assurer la santé et la viabilité à long terme de tous les portails du commerce du Canada, d'un océan à l'autre», dit Mme Kancens.

L'Association canadienne de gestion du fret (AGF), qui représente les acheteurs de services de transport de fret auprès des gouvernements, des groupes de transporteurs et des organismes internationaux, a qualifié de «stagnant» jusqu'à présent cette année le contexte du commerce sur l'Atlantique Nord.

Le président de l'AGF, John Corey, dit que de nombreux facteurs déterminent l'absence de croissance dans les volumes de commerce maritime. «Est-ce qu'il y aura une récession, ou est-ce que ce sera un atterrissage en douceur?, demande-t-il. Est-ce que les taux d'intérêt cesseront d'augmenter et peut-être diminueront? Est-ce que les prix de l'énergie se stabiliseront? Il y a des effets de la guerre en Ukraine sur les tendances du transport et sur l'approvisionnement en potasse et en céréales. Est-ce que des problèmes économiques et démographiques ralentissent sensiblement la croissance en Chine? Est-ce qu'il y aura une COVID 2.0?»

M. Corey dit qu'il y a eu une baisse d'environ 9 à 10 % dans le trafic de conteneurs au Canada jusqu'à présent cette année. «Cette baisse a surtout été au Port de Vancouver, dont une part est sans doute attribuable au conflit de travail en juillet.»

Pour 2023 dans son ensemble, selon M. Corey, il reste à voir quelle sera toute augmentation réelle de volume une fois que certains de ces problèmes auront été résolus.

MEXICO GULF EXPRESS

connecting Mexico, USA and Canada

Seamless and expedited door-to-door service

cn.ca/MexicoGulfExpress

Learn more. Contact us today.

Rodrigo Estrada
+52 81 2029 1047
rodrigo.estrada@cn.ca

Rossana Carcamo
904-322-1329
rossana.carcamo@cn.ca

Marta Antonelli
904-726-4570
sf_salescloud@crowley.com

©HPA

While cargo numbers are down, the Port of Halifax is strengthening its focus as a big ship gateway to build a strong future.

Alors que les volumes de fret sont en baisse, le Port de Halifax renforce son positionnement comme portail pour grands navires afin de préparer un avenir solide.

Ocean rates still higher than pre-pandemic levels

The FMA said it has not heard complaints from members about service levels. "But rates, although they have come down, are still higher than pre-pandemic rates," Mr. Corey remarked. "The control over supply by the ocean carrier alliances is also worrisome."

A review of the Shipping Conferences Exemption Act was proposed as part of the March federal budget. "I feel this is a good opportunity for the government to look hard at the cartel-like activities of the ocean carriers and put in place protective measures for Canadian ocean shippers," Mr. Corey said.

Commenting on key challenges and developments moving forward, Mr. Corey said, "With the strained relationship with China, there may be a push to seek other South Asian markets with lower cost structures. These markets may ship more through the Suez Canal and to the East Coast of North America. The water level issues in the Panama Canal may also affect shipping routes in favour of East Coast ports. Rail congestion and poor rail service may encourage more nearshoring and an increase in warehousing in the east of North America. This could be good for East Coast ports."

Moreover, the introduction of international container service by CPKC to Port Saint John, the consolidation of

Les tarifs océaniques restent plus élevés qu'avant la pandémie

L'AGF dit ne pas avoir entendu de plainte de la part de ses membres au sujet des niveaux de service. «Cependant, les tarifs, bien qu'ils aient baissé, sont plus élevés qu'avant la pandémie, dit M. Corey. Le contrôle de l'offre exercé par les alliances de transporteurs océaniques est aussi préoccupant.»

Un examen de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* a été proposé dans le cadre du budget fédéral de mars. «J'estime que c'est une bonne occasion pour que le gouvernement se penche sérieusement sur le comportement de cartel des transporteurs océaniques et mette en place des mesures de protection pour les expéditeurs canadiens», dit M. Corey.

Au sujet des grands défis et développements à venir, M. Corey fait le point: «Vu les relations tendues avec la Chine, il pourrait y avoir une volonté de chercher d'autres marchés d'Asie du Sud-Est ayant des structures de coûts plus faibles. Ces marchés peuvent exporter davantage par le canal de Suez et vers la côte est d'Amérique du Nord. Les problèmes de niveau d'eau dans le canal de Panama pourraient aussi influencer le choix des routes en faveur des ports de la côte Est. La congestion et le mauvais service des réseaux ferroviaires pourraient encourager le trafic de proximité et une

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

terminal services in the Port of Halifax, and the anticipated expansion of the Port of Montreal at Contrecoeur "bode well for Canadian shippers using the North Atlantic trade lane," Mr. Corey said.

In general terms, the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) said it does not anticipate heavy volumes and backlog due to huge volumes on the trade lanes, and no big peak season. "There is still inventory in place to draw down from," said Julia Kuzeljevich, CIFFA's Director of Policy and Regulatory Affairs.

"Key challenges will lie around the various disruptions, whether political or environmental, and decisions made to divert for those. We continue to deal with domestic challenges around infrastructure and customs procedures and operations, but (there is) no massive issue currently."

East Coast port volumes

Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), the largest container terminal operator in the Port of Montreal, serves major carriers sailing the North Atlantic. Michael Fratianni, MGT's President and CEO, agreed that like most trade lanes, the North Atlantic routes have also seen a decline in activity over the last nine months or so.

"Softened consumer spending and sluggish EU economies have reduced the demand for container transport," he said. "Like many other economic cycles, we see this as temporary, with likely a return to normal growth during the first half of 2024.

"The competition for volume among ports during downcycles intensifies, so we must improve our performance to remain a preferred gateway for shippers. Reliability, predictability and consistency of service and operating in a sustainable manner are key to success."

Containerized cargo traffic through the Port of Montreal to the end of August stood at 8.6 million tonnes, down 12.4% from the first eight months of 2022. A longtime leader on the North Atlantic, North Europe and the Mediterranean represent more than half of the port's containerized cargo volumes.

The port handled 1.01 million TEUs from January to August, a drop of 14.4% from the year-earlier period. The decrease in the number of TEUs handled in August alone was 21.3% compared with August 2022, and followed year-over-year decreases of 15% in July, 14.7% in June, 14.3% in May, 12.6% in April, and 16% in March.

In the Port of Halifax, containerized cargo throughput for the second quarter of 2023 stood at 137,774 TEUs, down 11.9% from the year-ago period. "It's the result of overall weakness in the global economy and is consistent with what is happening with ports and supply chains across North America," said Lane Farguson, Marketing and Communications Director for the Halifax Port Authority (HPA).

Containerized imports fell by 17.5% while exports decreased by 5.5% in the second quarter. About 40% of the port's containerized cargo traffic moves to or from Europe.

However, non-containerized tonnage at HPA facilities totalled 168,517 tonnes in the second quarter, up 77.6% over the corresponding period in 2022. Total cargo ton-

augmentation de l'entreposage dans l'Est de l'Amérique du Nord. Les ports de la côte Est pourraient en profiter.»

Par ailleurs, l'introduction par CPKC d'un service international pour conteneurs au Port de Saint John, le regroupement des services de terminaux au Port d'Halifax et l'expansion prévue du Port de Montréal à Contrecœur «augurent bien pour les expéditeurs canadiens utilisant la voie commerciale de l'Atlantique Nord», dit M. Corey.

De façon générale, l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) dit ne pas prévoir d'encombrement ou de retard par suite des énormes volumes sur les voies commerciales, non plus que de grande saison de pointe. «Il reste des réserves dans lesquelles puiser, dit Julia Kuzeljevich, directrice des Politiques et des Affaires réglementaires de l'ATIC.

«Les grands défis viendront de diverses perturbations, qu'elles soient politiques ou environnementales, et des décisions prises pour les contourner. Nous continuons de composer avec des difficultés au pays en matière d'infrastructure et d'opérations et de procédures douanières, mais il n'y a pas d'énorme problème actuellement.»

Volumes dans les ports de la côte Est

La Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), le plus grand exploitant de terminaux à conteneurs au Port de Montréal, dessert les grands transporteurs de l'Atlantique Nord. Son PDG, Michael Fratianni, convient que comme la plupart des routes commerciales, celles de l'Atlantique Nord ont connu un déclin de l'activité dans les quelque neuf derniers mois.

«Le ralentissement des dépenses de consommation et la faiblesse des économies européennes ont réduit la demande de transport de conteneurs, dit-il. Comme de nombreux autres cycles économiques, nous considérons que celui-ci est temporaire, et qu'une croissance normale reviendra probablement au premier semestre de 2024.

«La concurrence entre les ports s'intensifie durant les cycles baissiers, donc nous devons améliorer notre rendement pour rester un portail de choix pour les expéditeurs. La fiabilité, la prévisibilité et la qualité constante du service ainsi que le fait de travailler de façon durable sont la clé du succès.»

Le volume de fret conteneurisé au Port de Montréal s'élevait à la fin août à 8,6 millions de tonnes, soit 12,4 % de moins que dans les huit premiers mois de 2022. Le port est un leader de longue date sur l'Atlantique Nord. L'Europe du Nord et la Méditerranée représentent plus de la moitié de ses volumes de fret conteneurisé.

Il y a eu 1,01 million d'EVP de janvier à août, une baisse de 14,4 % par rapport à la même période de l'année passée. Mois par mois, en comparaison du même mois en 2022, la baisse était de 21,3 % en août, 15 % en juillet, 14,7 % en juin, 14,3 % en mai, 12,6 % en avril et 16 % en mars.

Au Port d'Halifax, le débit de fret conteneurisé au deuxième trimestre de 2023 s'établissait à 137 774 EVP, 11,9 % de moins qu'au même trimestre un an plus tôt. «C'est le résultat de la faiblesse globale de l'économie mondiale, et c'est semblable à ce qui se passe dans les ports et les chaînes d'approvisionnement partout en Amérique du Nord», dit Lane Farguson, directeur des communications et du marketing de l'Administration portuaire d'Halifax (APH).

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

©HPA

Lane Farguson, Marketing and Communications Director, says that the Port of Halifax's big ship gateway status represents a key asset for the Canadian supply chain.

Lane Farguson, directeur des communications et du marketing, dit que la situation du port d'Halifax comme portail pour grands navires est un atout clé pour la chaîne d'approvisionnement canadienne.

nage through HPA and non-HPA facilities in the second quarter reached 2.62 million tonnes, representing a 0.5% increase.

"Weak global economies, inflation and geopolitical instability continue to contribute to risk and uncertainty in global trade," Mr. Farguson said. "Consumer confidence has gradually been improving but remains patchy and low. Spending across Canada and the United States has softened. Inflation continues to ease across the board, but core inflation remains at uncomfortable levels. Bigger picture, we have a forward-thinking trade strategy and are well-positioned for Southeast Asia and Indo-Pacific opportunities."

Given the current uncertainty in global supply chains, consumer spending patterns, currency values and monetary policy, the HPA said it will not be providing any cargo forecast estimates – volume or tonnage – for 2023.

Moving forward, Mr. Farguson said Halifax is a "big ship gateway, and this is where we add value to the Can-

Les importations conteneurisées ont baissé de 17,5 %, et les exportations, de 5,5 % au deuxième trimestre. Environ 40 % du trafic conteneurs du port est à destination ou en provenance de l'Europe.

Par contre, le fret non conteneurisé passant dans les installations de l'APH a atteint 168 517 tonnes au deuxième trimestre, en hausse de 77,6 % par rapport à la période correspondante de 2022. Le tonnage total de marchandises dans les installations de l'APH et des installations d'autres parties était de 2,62 millions de tonnes au deuxième trimestre, en hausse de 0,5 %.

«La faiblesse de l'économie mondiale, l'inflation et l'instabilité géopolitique continuent de contribuer au risque et à l'incertitude dans le commerce mondial, dit M. Farguson. La confiance des consommateurs s'est graduellement améliorée, mais elle reste inégale et faible. Les dépenses ont faibli au Canada et aux États-Unis. L'inflation continue de s'atténuer dans l'ensemble, mais l'inflation fondamentale reste à des niveaux inquiétants. Au-delà de cela, nous avons

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

GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

www.pilotagestlaurent.gc.ca

Welcome to the Port of Valleyfield

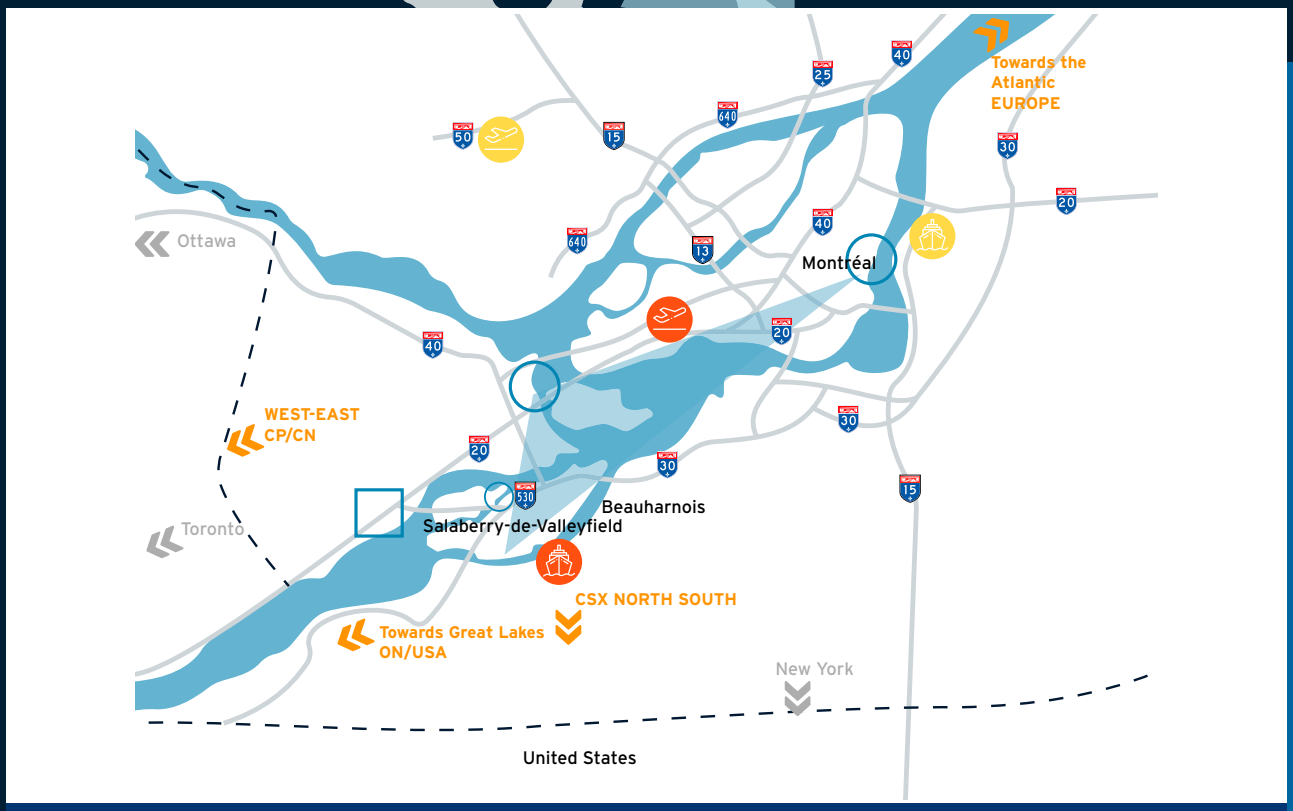
At the heart of a transportation and logistics hub

The Port of Valleyfield is strategically located at the gateway of the Great Lakes, largest population and industrial hubs of Canada and the USA. Connect to your customers via the Port of Valleyfield.

Port de Valleyfield

DESGAGNÉS LOGISTIK VALPORT

Contact us to learn more
portvalleyfield.com
valport.ca
Latitude 45.228634 | Longitude -74.0895


Towards the Atlantic EUROPE
Ottawa
Montréal
WEST-EAST CP/CN
Toronto
Beauharnois
Salaberry-de-Valleyfield
CSX NORTH SOUTH
Towards Great Lakes ON/USA
New York
United States
Poles
Secondary platforms
• Beauharnois
• Coteau-du-Lac
Highways
Borders
Pierre-Elliot-Trudeau International Airport (YMQ)
Montreal-Mirabel International Airport (YMX)
Port of Montreal
Port of Valleyfield
Triangle of the Continental Gateway

adian supply chain. We are the only port in Eastern Canada that can handle these big ships."

In April, THE Alliance, which comprises Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE), Yang Ming and Hyundai Merchant Marine, upsized vessels in the EC5 string to 14,000 TEUs, which continues to "solidify Halifax as Canada's Ultra Atlantic Gateway," Mr. Farguson said.

Mr. Farguson said the Indo-Pacific region will play a critical role in shaping Canada's future over the next half-century. "Encompassing 40 economies, over four billion people and $47.19 trillion in economic activity, it is the world's fastest growing region," he said. "Halifax is the only container port in Canada with a direct connection to India (MSC Indus Service)." The HPA is working with partners including terminal operator PSA and CN to further develop this market.

Port Saint John emerging as bigger player

Port Saint John is positioning itself to be a bigger player on the North Atlantic. It completed a $205-million modernization project in March that, among other improvements, added a second berth at the port's container terminal operated by DP World. In June, the terminal operator began operating two new post-Panamax cranes capable of servicing vessels with a capacity of between 10,000 and 14,000 TEUs, bringing the total number of quay cranes at the port to four.

"It's quite common now in any given week to see two containerships docked simultaneously," said Craig Bell Estabrooks, President and CEO of Port Saint John.

The port is now in the middle of a $42-million "enhanced modernization" that will create more land right behind the new berth, adding significant cargo-handling capacity. The project is about 50% complete and should be finished later this year or in early 2024.

The enhanced modernization "really dramatically changes our TEU capacity," Mr. Bell Estabrooks said. The modernization project brought the port's container-handling capacity to 325,000 TEUs. "Enhanced modernization gets us all the way to 800,000 TEUs," the Port CEO said.

Last year, Port Saint John handled 151,000 TEUs, up 72% over the previous year, and the largest container volume ever processed in a single year. "Last year was remarkable," Mr. Bell Estabrooks said. "We had a line internally that we were building the house while we were living in it. We were in the busiest construction year of the entire modernization in 2022 and we experienced this massive growth."

Port Saint John has longstanding services with MSC to the Bahamas and with CMA CGM to Central and South America and the Caribbean. Hapag-Lloyd operates services through Saint John on the North Atlantic and to the Caribbean.

The North Atlantic accounts for about half of the port's containerized cargo traffic. "The North Atlantic trade is upwards of 50% of what we have," Mr. Bell Estabrooks said. "We view the North Atlantic trade as being a growth opportunity. We are spending signifi-

une stratégie commerciale tournée vers l'avenir, et nous sommes bien placés pour profiter des possibilités en Asie du Sud-Est et dans l'Indo-Pacifique.»

Vu l'incertitude actuelle dans les chaînes d'approvi-sionnement mondiales, les tendances des dépenses de consommation, le cours des devises et la politique monétaire, l'APH dit qu'elle ne formulera pas d'estimation prévisionnelle sur le fret – en volume ou en tonnage – pour 2023.

Pour l'avenir, affirme M. Farguson, «Halifax est un portail pour grands navires, et c'est à ce titre que nous apportons de la valeur à la chaîne d'approvisionnement canadienne. Nous sommes le seul port de l'Est canadien qui peut accueillir ces grands navires.»

En avril, THE Alliance, qui comprend Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE), Yang Ming et Hyundai Merchant Marine, a augmenté à 14 000 EVP la taille des navires dans le service EC5, ce qui continue de «solidifier Halifax en tant que porte d'entrée ultra-atlantique du Canada», dit M. Farguson.

M. Farguson avance que la région de l'Indo-Pacifique jouera un rôle crucial dans l'avenir du Canada au cours du prochain demi-siècle. «Englobant 40 économies, plus de 4 milliards d'habitants, et une activité économique de 47,19 billions de dollars, cette région connaîtra la croissance la plus rapide au monde, dit-il. Halifax est le seul port pour conteneurs ayant une liaison directe à l'Inde (le service MSC Indus).» L'APH travaille avec des partenaires, y compris l'exploitant de terminaux PSA et le CN pour développer ce marché.

Port Saint John devient un plus grand acteur

Port Saint John se positionne en vue de jouer un plus grand rôle dans l'Atlantique Nord. Il a achevé en mars un projet de modernisation de 205 millions, comprenant entre autres l'ajout d'un deuxième poste d'amarrage à son terminal pour conteneurs géré par DP World. En juin, l'exploitant de terminaux a commencé à utiliser deux nouvelles grues post-Panamax capables de desservir des navires de 10 000 à 14 000 EVP. Le port dispose ainsi maintenant de quatre grues de quai.

«Il est maintenant assez fréquent, au cours d'une semaine, de voir deux porte-conteneurs à quai en même temps», dit Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John.

Le port a lancé un projet de 42 millions de dollars de «modernisation renforcée», qui créera davantage de terrain derrière le nouveau poste d'amarrage, augmentant sensiblement la capacité de manutention de cargaisons. Le projet est terminé à 50 %, et devrait être achevé encore cette année ou au début de 2024.

La modernisation renforcée «change vraiment radicalement notre capacité EVP», dit M. Bell Estabrooks. Le projet de modernisation avait porté la capacité de manutention de conteneurs à 325 000 EVP. «La modernisation renforcée nous fait grimper à 800 000 EVP.»

L'année passée, Port Saint John a manutentionné 151 000 EVP, 72 % de plus que l'année précédente, et le plus fort volume qui ait jamais été atteint en un an. «L'année passée a été remarquable, dit M. Bell Estabrooks. Nous disions à l'interne que nous construisions la maison pendant que nous y vivions. Nous avons eu l'année de construction la plus occupée de tout le processus de modernisation en 2022, et nous avons connu cette énorme croissance.»

Port Saint John a depuis longtemps des services aux Bahamas avec MSC et en Amérique centrale et du Sud ainsi qu'aux

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 SAINT JOHN

Enhanced modernization has significantly increased container capacity at the Port of Saint John as it maps strategy to become a bigger player on North Atlantic trade.

La «modernisation renforcée» a sensiblement augmenté la capacité de manutention de conteneurs du Port de Saint John, qui élabore une stratégie visant à en faire un acteur plus important dans le commerce sur l'Atlantique Nord.

cant time in Europe and working with local exporters to understand those trade routes.

"We also know that our strong north-south value proposition is what sustained this port for many, many years. The more services we can offer, the better. It's an exciting time to look at both of those trade routes."

Looking ahead, Mr. Bell Estabrooks said, "This year has obviously been a challenging year for global trade and specifically containerized movements, but we believe we are tracking to do very similar numbers to last year. My hope is that we will be slightly above 2022. The economy is softening. But I am of the belief that our last four months are going to be quite strong from what we're seeing. We had two of our best months in July and August. It gives me hope that the remaining four will be strong and that we will finish just a little bit above the 151,000 (TEUs) we did last year."

Mr. Bell Estabrooks pointed to the rail optionality that the port has with CPKC, CN and CSX as a major reason for the port's success. "We've seen big growth as a result of CPKC's incredible work, designating our port as their 'East Coast Advantage,' on part of their unrivalled North American rail network that they've created through (the CP-KCS merger)."

Bulk potash has long been a mainstay of Port Saint John, and the port is looking to move a record amount of the commodity – upwards of 2 million tonnes – this year. Historically, the port handles 800,000 to 1 million tonnes of potash annually.

"We have traditional trade routes with Brazil and South America for potash, but now we're seeing some movements go to Europe and as far as Pacific routes as well," Mr. Bell Estabrooks said.

Caraïbes avec CMA CGM. Hapag-Lloyd exploite des services à partir de Saint John sur l'Atlantique Nord et dans les Caraïbes.

L'Atlantique Nord représente environ la moitié du trafic de marchandises conteneurisées du port. «Le commerce sur l'Atlantique Nord, c'est 50 % et plus de ce que nous avons, dit M. Bell Estabrooks. Nous voyons dans le commerce sur l'Atlantique Nord une possibilité de croissance. Nous passons énormément de temps en Europe et avec les exportateurs locaux pour comprendre ces routes commerciales.

«Nous savons aussi que notre solide proposition de valeur nord-sud est ce qui a fait vivre ce port pendant de très nombreuses années. Plus nous pouvons offrir de services, mieux ce sera. C'est une période passionnante pour examiner ces deux routes commerciales.»

M. Bell Estabrooks se montre confiant pour l'avenir: «Cette année a évidemment été difficile pour le commerce mondial et en particulier les conteneurs, mais nous croyons être en voie d'atteindre des chiffres très semblables à l'année passée. J'espère de fait que nous serons un peu plus haut qu'en 2022. L'économie faiblit. Mais j'ai la conviction que nos quatre derniers mois seront très forts, d'après ce que nous voyons. Nous avons eu deux de nos meilleurs mois en juillet et août. Cela me donne l'espoir que les quatre derniers mois seront forts, et que nous aboutirons un peu au-delà des 151 000 EVP de l'année passée.»

M. Bell Estabrooks soutient que les options ferroviaires qu'offre le port, avec CPKC, le CN et CSX, sont une raison majeure du succès du port. «Nous avons vu une forte croissance grâce au travail formidable de CPKC, désignant notre port comme son "avantage sur la côte Est", sur une partie de son réseau ferroviaire nord-américain hors pair qui été créé par la fusion entre CP et KCS.»

La potasse en vrac a longtemps été un produit phare pour Port Saint John, qui est en voie d'enregistrer un volume record du produit – au-delà de 2 millions de tonnes – cette année. Historiquement, le port en manutentionnait de 800 000 à 1 million de tonnes par année.

«Nous avons les routes commerciales avec le Brésil et l'Amérique du Sud pour la potasse, mais nous voyons maintenant des expéditions vers l'Europe et aussi loin que sur les routes du Pacifique», note M. Bell Estabrooks.

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

©ROTTERDAM PORT AUTHORITY

The North Atlantic maritime trade has recently experienced an intensification of the battles between shippers and carriers.

Dans le commerce sur l'Atlantique Nord, les combats entre expéditeurs et transporteurs se sont intensifiés récemment.

In-depth analysis

Plunging rates and over-capacity have returned to the long relatively-stable Atlantic trade

Analyse détaillée

Chute des tarifs et surcapacité après une longue période relativement stable sur la route de l'Atlantique

Nick Savvides
European Correspondent / correspondant en Europe

Elevated transatlantic ocean freight rates started to rise in 2021, spiking at over $10,000 a box in mid-2022 and have collapsed to just over $1,000 this year as the pandemic bounce lost its spring.

Crashing rates and chronic over-capacity have returned to an Atlantic trade that has struggled to match the dynamism of its Pacific and Asia-Europe sister routes since the end of the Trans-Atlantic Conference Agreement in the 1990s.

Les tarifs de fret transatlantique ont commencé à grimper en 2021, jusqu'à dépasser les 10 000 $ le conteneur à la mi-2022. Cette année, alors que la relance post-pandémie perdait son élan ce printemps, ils ont plongé jusqu'à un peu plus de 1000 $.

L'effondrement des taux et une surcapacité chronique sont de retour sur la route de l'Atlantique, qui peine à égaler le dynamisme des routes du Pacifique et de l'Asie-Europe depuis la fin de l'accord TACA (Trans-Atlantic Conference Agreement) dans les années 1990.

© ROTTERDAM PORT AUTHORITY

Total cargo at the Port of Rotterdam fell by 5.5% in first half 2023 compared with the year-earlier period.

Le volume total de fret au port de Rotterdam a baissé de 5,5 % au premier semestre de 2023 par rapport à un an plus tôt.

Comme les effets de la pandémie entraînaient une congestion sans précédent aux ports de la côte oOuest des États-Unis et que le trafic entre l'Asie et l'Europe subissait une évolution semblable, une bonne part du tonnage est passée à la seule route majeure où les taux restaient élevés, soit l'Atlantique.

Même si la fête ne semblait pas pouvoir durer, il y en a qui en ont profité, comme une compagnie Ellerman Lines revigorée. La bulle a finalement éclaté cette année, et les taux ont chuté.

Affrontement entre expéditeurs et transporteurs

Depuis, le combat entre expéditeurs et transporteurs s'est intensifié. Voilà qui était bien évident lors du webinaire sur le commerce transatlantique organisé par le *Journal of Commerce* (JOC) au début de septembre. Pasquale Formisano, le laconique vice-président de MSC responsable du commerce entre l'Europe et l'Amérique du Nord, a déclaré que les expéditeurs «essaient de nous rouler».

«Il y a beaucoup d'ignorance dans cette industrie quant au coût du transport d'un conteneur du point A au point B, de dire M. Formisano. Mais il faut que les expéditeurs paient le juste prix.»

Il a ajouté que les expéditeurs ne doivent pas s'arrêter sur les milliards de dollars que les transporteurs ont encaissés pendant la pandémie, parce qu'il n'y a pas une seule industrie qui n'ait pas réalisé des profits pendant la pandémie. Pour cela, les expéditeurs «devraient remercier les Chinois pour la foutue COVID».

Aujourd'hui, la faiblesse des taux a fait que les transporteurs ont supprimé quelque 43 % de la capacité sur l'Atlantique, soit en éliminant des trajets ou en remplaçant des grands navires par de plus petits.

Stefan Verberckmoes, analyste principal chez Alphaliner, a insisté sur le problème. Encore récemment, l'alliance 2M de Maersk et MSC a retiré six navires de la boucle TA2/NEUATL2, passant de navires principalement de 8000 à 9000 EVP, avec une moyenne de 8300 EVP, à des navires en moyenne de 4750 EVP.

Il y a aussi eu des voyages annulés, mais M. Verberckmoes affirme que ce n'est pas tant un problème pour les

As the effects of the pandemic saw US West Coast ports suffer unprecedented congestion, with a similar pattern on Asia to Europe trades, a lot of tonnage had shifted into the only major trade where rates remained elevated on the Atlantic.

Even if that seemed a party trick that couldn't last, new revellers, such as revived Ellerman Lines, arrived and finally the bubble well and truly burst this year as rates tumbled.

Intensified shipper-carrier battle

An intensification in the battle between shippers and carriers has ensued since. This was much in evidence at the *JOC*'s transatlantic trade webinar staged in early September, which was lit up by Pasquale Formisano, MSC's terse VP and head of the Europe to North America trades, who claimed shippers were trying "to screw us".

Mr. Formisano argued: "There is a lot of ignorance in this industry over the cost of moving a container from A to B, but shippers must pay the right price for moving containers."

He added that shippers should not focus on the billions of dollars the carriers made during the pandemic because there was not a single industry that did not make money during the pandemic; and for that reason shippers "should all say thanks to the Chinese for the bloody Covid."

Today low rates have seen carriers remove some 43% of the capacity on the Atlantic, either through cutting loops or by replacing larger vessels with smaller tonnage.

Stefan Verberckmoes, senior analyst at Alphaliner, highlighted the problem, which has recently seen the 2M alliance of Maersk and MSC remove six vessels from their TA2/NEUATL2 loop, composed of mainly 8,000 and 9,000 teu ships, averaging 8,300 teu, with mainly 4,800 teu ships, at an average of 4,750 teu.

Blanked sailings were also a feature, but Mr. Verberckmoes said this was less of an issue for shippers these days, because of the number of services and vessels

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

expéditeurs aujourd'hui, car le nombre de services offerts et de navires déployés fait qu'ils peuvent obtenir des transporteurs qu'ils ajoutent des escales à la demande.

Baisse du fret et voyages annulés

Alphaliner constate aussi que la nature des annulations a changé. Au début de la pandémie, il s'agissait de maintenir les prix. Plus tard, quand les volumes de fret ont bondi, les annulations étaient attribuables à la congestion dans les ports. Aujourd'hui, les transporteurs disent annuler des voyages faute d'avoir suffisamment de fret pour remplir les navires.

Alphaliner croit que les transporteurs s'inquiètent moins au sujet des voyages annulés, mais un des deux expéditeurs participant à la discussion du JOC, Jochen Gutschmidt, conseiller principal en matière de chaîne d'approvisionnement et de logistique terrestre pour les supermarchés Lidl, n'était pas d'accord.

«Vous voulez recevoir le produit que vous achetez, dit-il. Vous signez un contrat pour 6 ou 12 mois, mais s'il y un changement important, il y a un moment où vous pouvez rediscuter du produit.

«Avec l'annulation de voyages et le retrait de plus grands navires, nous ne pouvons pas mener nos activités comme nous aimerions le faire.»

Lidl souhaite surtout avoir de la stabilité dans les chaînes d'approvisionnement, et il faut que les transporteurs assurent un retour de ces services.

deployed, shippers can get carriers to make calls through inducement.

Cargo decline provokes cancelled sailings

Alphaliner also sees that the nature of blankings has changed, with the initial purpose during the early pandemic to maintain price levels; later in the pandemic blankings occurred due to the level of congestion at ports as cargo levels surged; today carriers are saying they don't have enough cargo to fill ships, so they are cancelling sailings.

While Alphaliner believes that today shippers are less concerned about cancelled sailings, one of the two shippers on the JOC panel, Jochen Gutschmidt, senior advisor-inland supply chain and logistics, for the supermarket chain Lidl, did not agree.

"You expect to get the product you buy," he said, "You make a contract for six or 12 months, but if there's a significant change then that's a moment when you can discuss the product."

He went on to say, "Blank sailings, phasing out [larger] ships, these things mean we cannot conduct our business the way we'd like to."

Lidl's overriding goal is to have stability in supply chains while the carriers need to generate a return for these services.

ECTOA

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

Fondée en 1979, L'association des entrepreneurs en remorquage de l'Est du Canada (ECTOA) représente les intérêts des entrepreneurs en remorquage portuaire œuvrant dans l'Est du Canada. La flotte de remorqueurs de nos membres couvre la plupart des ports de la voie maritime du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de la côte atlantique canadienne.
Les membres opèrent plus de 85 remorqueurs.

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

ECTOA.CA

©MSC

Early next year, shipping lines calling at European ports will see their costs increase when a carbon levy under the EU Emissions Trading System comes into force.

Au début de l'année prochaine, les compagnies maritimes desservant les ports européens verront leurs coûts augmenter avec l'entrée en vigueur d'une taxe carbone en vertu du système d'échange de quotas d'émission de l'UE.

Mr. Formisano, however, says that shippers generally focus on price, and by holding to that focus and driving down rates carriers cannot achieve the minimum price necessary to cover their costs.

As a result, Mr. Formisano said that when it comes to the carriers "Clients shouldn't look at the pandemic they should build relationships with carriers going forward and that would lead to better services."

Nagging mistrust

Service levels have been a recurring issue continually contested by shippers, and raised again as port congestion, poor inland infrastructure, particularly in the US and a nagging mistrust between service provider and client still persists.

Post-pandemic all changed that with freight rates not only more than trebling on the Atlantic's head-haul services, but rates maintained these levels for an extended period as capacity had been shifted from the less lucrative Atlantic to the booming Pacific and Asia/Europe trades during the pandemic years and in the immediate aftermath.

As the pandemic-triggered congestion and demand eased, the redeployed capacity returned to the Atlantic, redefining the supply and demand balance.

It was this redeployment that had boosted freight rates in the first place, and as the major trades gradually returned to normal, carriers rushed capacity into the Atlantic to take advantage of the higher returns.

Cependant, M. Formisano estime que les expéditeurs se concentrent généralement sur le prix. Ce faisant, ils font baisser les taux, et les transporteurs ne peuvent pas obtenir le prix minimum nécessaire pour couvrir leurs coûts.

Par conséquent, dit M. Formisano, face aux transporteurs, «les clients ne devraient pas s'attarder à la situation de la pandémie, mais développer les relations avec les transporteurs, ce qui mènera à de meilleurs services».

Méfiance persistante

Les niveaux de service font depuis longtemps l'objet de récriminations de la part des expéditeurs. Ils ont été soulevés à nouveau dans un contexte de congestion portuaire, d'infrastructure terrestre déficiente – surtout aux États-Unis – et de méfiance persistante entre fournisseurs de services et clients.

Après la pandémie, tout a changé, avec des taux de fret qui non seulement ont plus que triplé pour les services de type fret principal sur l'Atlantique, mais sont restés longtemps à ces niveaux alors qu'une part de la capacité avait été transférée aux routes plus lucratives du Pacifique et entre l'Asie et l'Europe pendant la période de la pandémie et dans sa foulée.

Quand la congestion et la demande excédentaire engendrées par la pandémie se sont atténuées, la capacité redéployée a été ramenée sur l'Atlantique, ce qui a redéfini l'équilibre entre offre et demande.

Le redéploiement avait causé la flambée des taux de fret, et quand les grands courants commerciaux sont revenus à la normale, les transporteurs se sont empressés d'accroître la capacité sur l'Atlantique pour profiter de la rentabilité accrue.

Cette rentabilité était effectivement remarquable, M. Verberckmoes décrivant un super cycle débutant vers la fin de la pandémie, où les marges bénéficiaires des transporteurs ont atteint un sommet de 56,8 % en 2022.

La rentabilité est maintenant en forte baisse, avec le coût du carburant en hausse après que les grands producteurs pétroliers ont décidé de réduire leurs volumes. Le cours du gaz augmente aussi à nouveau, à l'approche de l'hiver dans l'hémisphère Nord.

Au début de l'année prochaine, les transporteurs faisant escale dans des ports de l'Union européenne devront en plus payer une taxe carbone s'ajoutant à leurs coûts, par suite de l'entrée en vigueur du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE en janvier. Cette taxe augmentera graduellement jusqu'en 2027.

M. Formisano croit que le SEQE créera un autre problème majeur pour les expéditeurs, car le marché étant à son plus faible, il sera impossible de récupérer quoi que ce soit auprès des expéditeurs. De toute évidence, la fête est finie pour les transporteurs sur l'Atlantique, et il faut maintenant composer avec le mal aux cheveux.

Those returns were substantial too, with Mr. Verberckmoes outlining a super cycle starting in the latter part of the pandemic that had seen the carriers' operating margins peak at 56.8% in 2022.

A rapid decline is now taking place with the cost of fuel increasing, following the decision by major oil producers to cut production, while gas prices are also on the rise again as winter approaches in the northern hemisphere.

Early next year operators calling at EU ports will also pay a carbon levy as the EU Emissions Trading System comes into force in January - boosting the carriers' costs. A cost that will increase incrementally up to 2027.

Mr. Formisano believes that the ETS will pose another major headache for the carriers because with the market at rock bottom it will be impossible to recover anything from shippers. Clearly on the Atlantic carrier celebrations are over, now they need to negotiate the hangover.

Energy and infrastructure projects galvanize transport/ logistics sector

Des projets énergétiques et d'infrastructures profitent au secteur du transport et de la logistique

Leo Ryan • Tom Peters

In Canada as in a large number of countries, either industrialized or emerging economies, government and private industry initiatives reflecting climate change commitments and investment are driving a global energy transition – which in turn is spurring growth in breakbulk and project cargo demand. A slowly-improving global economy offers upside potential while one can identify downside risks in such elements as geopolitical tensions dominated by Russia's invasion of Ukraine, inflationary pressures, and protectionist trade policies.

According to a recent Intelligence Report by the *Journal of Commerce*, demand for traditional breakbulk cargoes - ranging from steel pipes to bales of pulp and heavy-duty construction vehicles – will remain steady in the short term. This trend can be seen today in traffic

A critical phase for the construction of a massive LNG Canada terminal in Kitimat has been completed with the recent arrival of a last module by ship.

Une phase critique dans la construction de l'énorme terminal de LNG Canada à Kitimat a été achevée récemment lorsqu'un ultime module est arrivé par bateau.

©LNG CANADA

Au Canada comme dans de nombreuses économies industrialisées ou émergentes, des initiatives et des investissements publics et privés reflétant les engagements pris pour faire face au changement climatique propulsent une transition énergétique mondiale – qui engendre une demande croissante de transport de marchandises diverses et de cargaisons spéciales. Le renforcement graduel de l'économie mondiale laisse encore entrevoir une hausse future de cette demande. En revanche, il y a aussi des risques de baisse au vu des tensions géopolitiques liées notamment à l'invasion russe de l'Ukraine, des pressions inflationnistes et des politiques commerciales protectionnistes.

Selon le plus récent Quarterly Intelligence Report du *Journal of Commerce*, le volume de marchandises diverses – allant des tuyaux d'acier aux balles de pulpe ou

©GUY TOMBS LTD.

©GUY TOMBS LTD.

Project forwarder Guy Tombs reports busy activity in the past year in the projects/chartering sector.

Le transitaire Guy Tombs a connu une forte activité l'année passée dans le secteur des cargaisons spéciales et de l'affrètement.

patterns at Canadian ports on the Great Lakes, St. Lawrence River and the east and west coasts. In the case of steel, traffic growth has in fact been close to spectacular.

The same report indicates that capacity additions for both inland and offshore wind installations – a major driver of project cargo – are expected to grow strongly over the next five years. Here again, we are seeing not only an increasing number of wind farms in Canada but some bold new energy projects especially in the Atlantic provinces.

When one assesses renewable energy developments throughout Canada, last year certainly was cause for satisfaction – with the sector recording an impressive 10.5% gain in capacity.

"Canada now has an installed capacity of more than 19 GW of utility-scale wind and solar energy, having added more than 1.8 GW of new generation capacity in 2022," reports Phil McKay, Senior Director of Technical and Utility Affairs at the Canadian Renewable Energy Association (CANREA)

Western Canada accounted for 98% of Canada's total growth in 2022, with Alberta adding 1,391 MW and Saskatchewan adding 387 MW of installed capacity this year. Quebec contributed 24 MW to the total growth for 2022, Ontario 10 MW, and Nova Scotia 2 MW.

From coast to coast, wind has been a winner. Wind energy grew by 7% in 2022 to a new total installed capacity

aux véhicules de construction – restera stable à court terme. C'est ce qui se voit aujourd'hui dans le trafic aux ports canadiens des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent et des côtes Est et Ouest. Pour l'acier, la croissance du trafic a en fait été presque spectaculaire.

Le même rapport indique que la capacité d'installations éoliennes tant terrestres qu'extracôtières devrait continuer d'être augmentée considérablement dans les cinq années à venir. Or, le développement de l'éolien engendre énormément de cargaisons spéciales. Il y a non seulement un nombre croissant de parcs éoliens au Canada, mais aussi d'ambitieux nouveaux projets énergétiques, surtout dans les provinces de l'Atlantique.

En considérant l'évolution de l'énergie renouvelable partout au Canada, l'année écoulée a certainement apporté des motifs de satisfaction. Le secteur a accru sa capacité de 10,5 %, ce qui est impressionnant.

«Le Canada dispose désormais d'une puissance installée de plus de 19 GW d'énergie éolienne et solaire commerciale, ayant bonifié son volume de production de plus de 1,8 GW en 2022», rapporte Phil McKay, directeur principal, Affaires techniques de l'Association canadienne de l'énergie renouvelable (CanREA).

L'Ouest canadien a représenté 98 % de la croissance totale au Canada en 2022. L'Alberta a ajouté 1391

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

of more than 15 GW. And CANREA forecasts the addition of 5 GW of wind between 2023 and 2025.

"Canada is just starting to take advantage of its wind and solar energy potential," said Vittoria Bellissimo, CanREA's President and CEO. "The country needs to do more to unlock the benefits of the enormous opportunities offered by renewable energy. We have massive, untapped wind and solar resources, the lowest-cost sources of new decarbonized electricity generation available today."

Unfortunately, such a message did not seem to register with Alberta's controversial Premier, Danielle Smith, who last August shocked industry circles by suddenly announcing a seven-month freeze on renewable energy projects. Already, an estimated one third of Alberta's power grid is powered by renewables. One suspects that Premier Smith's widely-criticized dictat will not long deter business interests from pursuing their goals.

Project cargoes facing the unexpected more often

Meanwhile, offering *Maritime Magazine* his veteran freight forwarder perspective on present challenges was Guy Tombs, President of Guy Tombs Limited.

"Both as Guy Tombs Limited and Ridgeway International we have been busy on the projects/chartering front in the past year," he began. "It would be an understatement to say we are all in our comfort zone with so many pressing geopolitical issues facing us. Project cargoes face the unexpected more often."

"Early in 2023," Mr. Tombs continued, "we were advised of massive shipments of imported coal arriving at Polish ports at times impeding loading and discharge of other maritime cargoes. This coal was brought in from overseas markets, awaiting movement inland to power stations now switched to coal. We certainly saw the coal – happily, our vessel loaded successfully.

"Delivering urgent overseas over-dimensional hydropower cargoes to remote dams also involves questions of site access – and advance coordination with multiple parties. Surprises can ensue when few parties have performed what British Army calls a 'recce' (for *reconnoitering* a site). The pandemic receded over the past year – so more parties can now 'eye-ball' shipment locales, pose basic questions, and exchange information."

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

MW de capacité installée, et la Saskatchewan, 387 MW. Ailleurs, il y en a eu pour 24 MW au Québec, 10 MW en Ontario et 2 MW en Nouvelle-Écosse.

L'éolien a progressé partout au pays. La puissance totale installée a augmenté de 7 % en 2022, atteignant plus de 15 GW. CanREA prévoit encore l'ajout de 5 GW d'éolien entre 2023 et 2025.

«Le Canada commence à peine à explorer les possibilités de l'éolien et du solaire, dit Vittoria Bellissimo, présidente et chef de la direction de CanREA. Le pays doit en faire plus pour réaliser l'immense potentiel de l'énergie renouvelable. Nous avons d'abondantes ressources éoliennes et solaires inexploitées, le moyen de production d'électricité décarbonée le plus économique à l'heure actuelle.»

Malheureusement, la première ministre de l'Alberta Danielle Smith, qui porte à la controverse, ne semble pas le comprendre. En août dernier, elle a consterné le milieu de l'industrie en annonçant un moratoire de sept mois pour les projets d'énergie renouvelable. Déjà, on estime que le tiers de l'électricité albertaine provient du renouvelable. Le dictat largement critiqué de la première ministre ne dissuadera sans doute pas longtemps les entreprises de poursuivre leurs objectifs.

Les cargaisons spéciales souvent exposées à des imprévus

Le transitaire Guy Tombs, président Guy Tombs ltée, a exposé au *Maritime Magazine* son point de vue sur les difficultés actuelles à la lumière de sa vaste expérience.

«Sous l'égide de Guy Tombs ltée autant que de Ridgeway International, nous avons été occupés avec les cargaisons spéciales et l'affrètement cette dernière année, indique-t-il. Ce serait trompeur de dire que nous sommes tous à notre aise, devant composer avec tant d'enjeux géopolitiques pressants. Les cargaisons spéciales font plus souvent face à des imprévus.

«Au début de 2023, nous avons appris que d'énormes importations de charbon arriveraient à des ports de Pologne et entraveraient par moments le chargement et le déchargement d'autres cargaisons maritimes. Ce charbon arrivait d'outre-mer, et devait être transporté vers des centrales électriques désormais alimentées au charbon. Heureusement, notre navire a quand même pu être chargé.

«Effectuer des livraisons outre-mer urgentes de cargaisons surdimensionnées destinées à des barrages hydroélectriques exige de régler des questions d'accès au site – et de coordination avec de multiples intervenants. Des surprises peuvent survenir quand peu d'intervenants font ce que l'armée britannique appelle une "recce" [reconnaissance préalable des lieux]. La pandémie s'est résorbée dans la dernière année, donc les intervenants peuvent maintenant repérer directement les lieux d'expédition, poser des questions de base et échanger de l'information.»

©QSL

Involved for many years in wind component projects in Quebec and Eastern Canada, QSL last summer handled in Gaspé exceptionally long and heavy wind blades.

QSL, qui intervient depuis des années dans des projets de composants d'éoliennes au Québec et dans l'Est du Canada, a manutentionné des pales exceptionnellement longues et lourdes l'été dernier à Gaspé.

QSL transporte des pales d'éoliennes géantes à Gaspé

Parmi les opérations de manutention de cargaison hors de l'ordinaire, il y a eu en juin dernier celle de QSL à Gaspé, avec les plus longues et plus lourdes pales d'éoliennes qui aient été fabriquées de ce côté-ci de l'Atlantique. De fait, c'était peut-être les plus grandes jamais chargées sur un navire au Canada.

Chacune des six pales faisait 110 tonnes et 107 m de longueur, soit plus qu'un terrain de soccer.

Le transbordement d'une telle cargaison a été un défi technique et logistique pour les équipes multidisciplinaires de QSL. Pour mener à bien cette opération spectaculaire, QSL a fait appel à ses spécialistes à Cacouna, à Matane et à Port-Daniel pour prêter main- forte à l'équipe de Gaspé. L'entreprise rapporte qu'il a fallu deux années de planification, en prévoyant du mieux possible l'imprévisible afin d'assurer la sécurité et le succès de l'opération.

QSL's striking wind blade operation in Gaspé

Among recent out-of-the-ordinary cargo-handling operations, worth a special mention is last June's handling by QSL in Gaspé of the longest and heaviest wind blades manufactured on this side of the Atlantic. In effect, arguably the biggest ever loaded onto a ship in Canada.

Each of the six blades at 107 metres long and 110 tonnes exceeded the length of a soccer field.

Transhipping a cargo of this size was a technical and logistical challenge for QSL's multidisciplinary teams. To carry out the spectacular operations, QSL called on the expertise of their specialists in Cacouna, Matane and Port-Daniel to lend a hand to the Gaspé team. The company says it took two years in the planning of this atypical handling and it involved meticulously anticipating the unforeseeable to ensure a safe and successful execution.

"An operation such as this represents an exceptional opportunity to sharpen our methods and constantly push back our boundaries to deliver tailor-made success,"

©LOGISTEC

Steel shipments from a Fednav vessel being unloaded at the large LOGISTEC terminal at the Port of Hamilton.

De l'acier est déchargé d'un navire de Fednav au grand terminal LOGISTEC du port de Hamilton.

Éric Lapointe, Vice President, Quebec East and Northern Quebec, told *Maritime Magazine*. 'With integrated logistics intelligence, unparalleled handling equipment and expertise, we can move any cargo to any destination, including the heaviest and longest wind blade in North America."

The production of these blades began last winter in Gaspé by a worldwide leading supplier. A road connecting the Augustines industrial park to the port of Sandy Beach, was specifically designed for transporting the giant blades that are primarily destined to the North American market.

QSL has been involved in most wind component projects in Quebec and Eastern Canada since 2004. It started in Bécancour and this premiere led to a QSL innovation: the development of a new hook specially adapted for tandem handling with reach-stackers. The blades in Gaspé were twice as big as those QSL were transshipping nearly twenty years ago.

For its part, QSL Transport specializes in the hauling of heavy equipment, oversize loads and wind turbines throughout North America. Through Transport Watson and Sycamore, QSL offers road transportation services across Canada, the U.S. and Mexico.

Booming activity at Thunder Bay

At the Port of Thunder Bay, Chris Heikkinen, Director of Business Development and Terminal Operations, was highly enthusiastic over the Lake Superior port's current competitive performance as a vital project cargo gateway for cargo headed west.

«Une opération comme celle-ci représente une occasion exceptionnelle de raffiner nos méthodes et de constamment repousser nos limites pour offrir la réussite sur mesure, a dit au *Maritime Magazine* Éric Lapointe, vice-président, Est du Québec et Québec Nord. Grâce à une intelligence logistique intégrée, des équipements de manutention et une expertise de pointe, nous pouvons déplacer n'importe quelle cargaison vers n'importe quelle destination, y compris les pales d'éoliennes les plus lourdes et les plus longues en Amérique du Nord.»

La fabrication de ces pales a été entreprise l'hiver dernier à Gaspé, par un fournisseur de calibre mondial. Une route reliant le parc industriel des Augustines au port de Sandy Beach a été expressément aménagée pour acheminer les pales géantes, qui sont surtout destinées au marché nord-américain.

QSL est intervenu dans la plupart des projets de composants d'éoliennes au Québec et dans l'eEst du Canada depuis 2004. Tout a débuté à Bécancour, et cette première expérience a mené à une innovation de QSL: la mise au point d'un crochet spécialement adapté à la manutention en tandem avec des gerbeurs. Les pales de Gaspé étaient deux fois plus grandes que celles transbordées par QSL il y a près de 20 ans.

Pour sa part, QSL Transport se charge du transport routier, se spécialisant dans le transport d'équipement lourd, de charges surdimensionnées et d'éoliennes dans toute l'Amérique du Nord. Par l'entremise de Transport Watson et Sycamore, QSL offre des services routiers partout au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Effervescence d'activité à Thunder Bay

Au Port de Thunder Bay, sur le lac Supérieur, Chris Heikkinen, directeur du développement commercial, se félicite de la compétitivité du Port comme portail vital pour les cargaisons spéciales expédiées vers l'ouest.

«Le terminal Keefer du Port de Thunder Bay connaît une nouvelle année record pour les volumes de marchandises diverses, dit-il. Y contribuent les composants d'éoliennes, l'acier, l'engrais phosphaté et les machines.

«Les expéditions d'acier ont été un point fort de la saison 2023. Aujourd'hui, alors qu'il reste une bonne partie de la saison de navigation, les arrivages d'acier atteignent 85 % du tonnage total de l'année passée.»

Selon les projections, le volume total d'acier sera plus du double du tonnage de 2022, grâce à l'importation d'environ 2,3 fois plus de cargaisons liées à l'infrastructure. Et l'automne s'annonce bien pour l'acier au terminal Keefer, où environ 30 % de la quantité attendue doit encore arriver dans les mois restants de 2023.

M. Heikkinen conclut sur cette observation: «Les cargaisons passées par le terminal Keefer cette année ont été bonifiées par d'impressionnants volumes de composants d'éoliennes et d'engrais phosphaté. L'engrais est un domaine relativement nouveau pour le terminal Keefer, et le tonnage total est déjà deux fois celui de l'année passée. Les composants d'éoliennes en sont à 85 % du tonnage de l'année passée, et il en reste à venir.»

LOGISTEC confirme la vigueur du marché de l'acier

«Le marché de l'acier continue d'être vigoureux au centre du pays, dit Frank Robertson, vice-président Opérations de Logistec Arrimage. Nous traitons notamment d'acier pour des clients au Pport de Hamilton – sous forme primaire et brute ou comme produit fini. Nous tenons à continuer d'établir de nouveaux partenariats et d'aborder de nouveaux produits.»

Au printemps dernier, Logistec Arrimage a fait l'acquisition stratégique de la filiale Terminaux maritimes

"Port of Thunder Bay's Keefer Terminal is experiencing yet another record year with unprecedented volumes of general cargo," he said. "Freight contributing to this record year includes wind turbine components, steel, phosphate fertilizer, and machinery.

"Steady shipments of steel have been a highlight for the 2023 season. Currently with a large portion of the shipping season remaining, inbound steel sits at 85% of last years total tonnage."

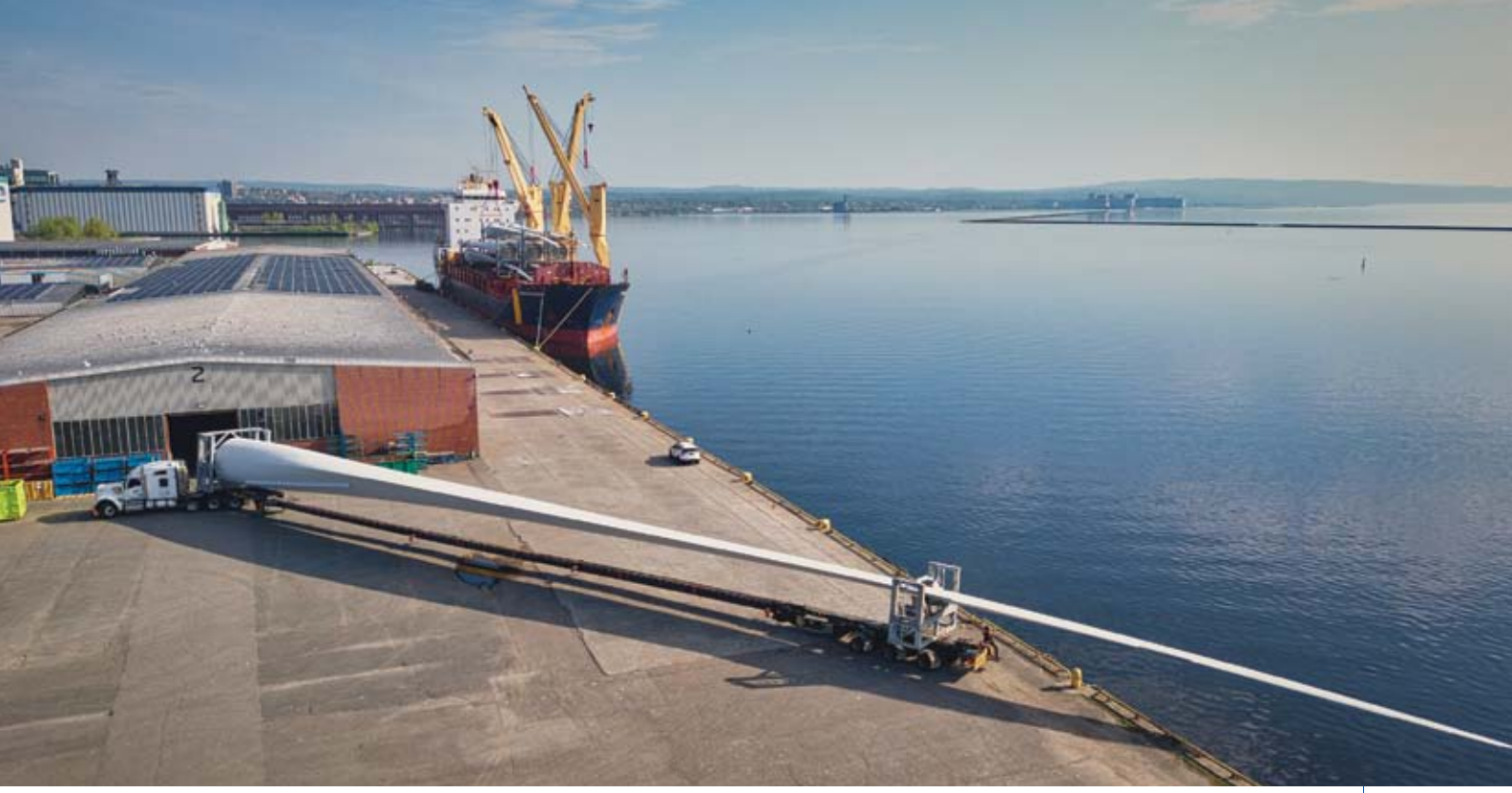
This year's total steel cargo is projected to more than double last year's total tonnage, thanks to the import of about 2.3 times more infrastructure items. And the fall has been shaping up to be a busy season ahead for steel at Keefer Terminal, with just about 30% of the remaining projected steel still to come in the remaining months of 2023.

In summary, Mr. Heikkinen noted: "Rounding out the shipments at Keefer terminal this year have been impressive volumes of wind turbine components and phosphate fertilizer. A relatively new venture for Keefer Terminal, fertilizer is already doubling last year's total tonnage. Wind turbine components are sitting at 85% of last year's tonnage, with additional cargo to come."

LOGISTEC confirms strong steel market

"The steel market continues to be strong in the heart of the country," said Frank Robertson, VP Operations, Logistec Stevedoring. "We notably handle steel for customers at the Port of Hamilton – whether in its primary and raw forms, or as a finished product – and we are eager to keep developing new partnerships and see new products being handled."

Meanwhile, LOGISTEC Stevedoring's strategic acquisition last spring of Federal Marine Terminals (FMT), a division of Fednav, has considerably broadened its services and reach in Canada and the United States. The acquisition of 11 new terminals amplifies an impressive network of 90 terminals across 60 North American ports.



©TBPA

The Port of Thunder Bay is enjoying record volumes of general cargo, including wind components, steel and machinery.

Le port de Thunder Bay connaît une année record pour les volumes de marchandises diverses, y compris composants d'éoliennes, acier et machines.

"We are delighted to include in our team experts in the field who, like us, focus on operational excellence," said Rodney Corrigan, President of LOGISTEC Stevedoring Inc. "Together, we're delivering reliable and safe services while expanding our network to better serve our customers."

The maritime market remains multifaceted, Mr. Corrigan observed. He added that while certain sectors may have momentarily decelerated, LOGISTEC continues to provide customers with innovative and reliable services. "A testimony to this resilience is evident in the steel and construction-related commodities sector. Even against a backdrop of slower global economic growth, the demand for specialized cargo-handling, especially in renewable energy and infrastructure projects, persists."

BBC Chartering carrier role increasing on wind power components

"With the energy transition increasing its momentum both in Europe as in North America, BBC Chartering's role as leading carrier of wind power components is increasing even further," reports Marko Stampehl, Global Head of Marketing and Public Relations.

In 2022, BBC Chartering's multipurpose heavy-lift fleet had a total of 80 calls at Canadian ports, discharging approximately 230,000 freight tonnes of project cargo, roughly 50% of which related to renewable energy. Data for year-to-date 2023 reveals an increase of 20%.

After indicating there continues to be relatively scarce newbuilding activity in the multipurpose sector, Mr. Stampehl commented on changes for the shipping

fédéraux de Fednav. L'entreprise a ainsi considérablement augmenté ses services et sa portée au Canada et aux États-Unis. L'acquisition de 11 nouveaux terminaux élargit un impressionnant réseau de 90 terminaux, présent dans 60 ports nord-américains.

«Nous sommes enchantés d'inclure dans notre équipe des experts du domaine qui, comme nous, visent l'excellence opérationnelle, dit Rodney Corrigan, président de Logistec Arrimage Inc. Ensemble, nous fournissons des services fiables et sécuritaires tout en développant notre réseau afin de mieux servir nos clients.»

Le marché maritime reste multidimensionnel, fait remarquer M. Corrigan. Il ajoute que si certains secteurs ont momentanément ralenti, Logistec continue de fournir aux clients des services innovateurs et fiables. «Cette résilience est bien évidente dans le secteur de l'acier et des produits liés à la construction. Même dans un contexte de croissance économique affaiblie, la demande de services spécialisés de transport, surtout pour des projets d'énergie et d'infrastructure, persiste.»

BBC Chartering joue un rôle croissant dans le transport de composants d'éoliennes

«Alors que la transition énergétique s'accélère en Europe et en Amérique du Nord, le rôle de premier plan que joue BBC Chartering comme transporteur de composants d'éoliennes continue d'augmenter», dit Marko Stampehl, responsable mondial du marketing et des relations publiques.

En 2022, la flotte de transporteurs polyvalents de charges lourdes de BBC Chartering a fait en tout 80 escales dans des ports canadiens, déchargeant quelque 230 000

tonnes de cargaisons spéciales, dont environ 50 % pour des projets d'énergie renouvelable. Jusqu'à présent en 2023, les données indiquent une augmentation de 20 %.

M. Stampehl note qu'il y a toujours relativement peu de construction de navires polyvalents, et qu'il y a des changements avec lesquels il faudra composer dans le secteur du transport maritime – avec l'entrée en vigueur en 2024 du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'Union européenne. «Les transporteurs émettant des gaz à effet de serre devront utiliser des quotas de l'UE pour compenser les émissions, un quota équivalant à 1 tonne de gaz à effet de serre. L'exigence s'applique pour les voyages à destination et en provenance d'outre-mer.

«Les expéditions transportées entre le Canada et l'UE seront aussi touchées. Le système sera resserré progressivement. La première étape, en 2024, exigera de couvrir 40 % des émissions par des quotas de l'UE. Ce sera 70 % en 2025, puis 100 % en 2026. BBC Chartering a commencé à y sensibiliser ses clients, car il en résultera une augmentation des coûts du transport océanique de cargaisons spéciales à partir de ports européens.»

De belles possibilités dans le Canada atlantique

Dans plusieurs ports du Canada atlantique, des projets énergétiques majeurs – terrestres et extracôtiers – créent une demande de transport de charges lourdes et de cargaisons spéciales.

sector that will need to be addressed with the implementation in 2024 of the EU Emission Trading System (ETS). "Carriers emitting greenhouse gases (GHG) will have to use EU allowances (EUAs) to account for emissions, with one EUA being equivalent to one metric ton of GHG emissions. This also applies for voyages going to and arriving from abroad.

"This will thus also have an effect on shipments moving between Canada and the EU. The system gets into force in steps, with the first step in 2024 bringing the requirement to cover 40% of GHG emissions with EUAs. In 2025 it will have to be 70% and in 2026 100% will have to be covered. BBC Chartering has started to raise awareness amongst clients since this will result in an increase on costs for ocean transportation of project cargoes involving European ports."

Growing opportunities in Atlantic Canada

In a number of ports in Atlantic Canada, major energy projects, for both onshore and offshore, are fueling opportunities for heavy lift and special project cargoes.

The Port of Argentia, on the southwest coast of Newfoundland and Labrador's Avalon Peninsula, has been quietly making inroads in the renewable energy sector and has secured two significant contracts to support US offshore wind energy development. Argentia has become a hub for wind turbine foundations called monopiles which rest in the seabed with the turbines affixed to these foundations. Ray Greene, the port's Manager, Business

Connexions intermodales fluides en tout temps
Smooth intermodal connections available at all times
PORT TROIS-RIVIÈRES

©BBC CHARTERING

BBC Chartering vessels carrying wind energy components are seen frequently at Canadian ports. Pictured here is one of its specialized ships calling at Bécancour on the St. Lawrence River.

Des navires de BBC Chartering chargés de composants d'éoliennes arrivent souvent dans des ports canadiens. Ici, un de ces navires spécialisés fait escale à Bécancour sur le fleuve Saint-Laurent.

Development and Marketing, says Argentia has established the first marshalling yard for monopiles in North America in support of US wind projects.

Argentia is dealing with two subcontractor companies, Boskalis and Mammoet, both heavy lift, marine transport firms, based in The Netherlands.

The monopiles, approximately 110 metres long, 10 metres in diameter and weighing in excess of 2,000 tonnes, arrive on Boskalis heavy transport vessels from Germany. They are then moved by Mammoet to the port's marshalling yard for storage.

"We will be receiving 56 of those monopiles this season and they will be collected for installation to US offshore production fields in 2024. We have a second contract to receive more monopiles in 2024-2025 for eventual install, as well in US fields," Mr. Greene said.

On Newfoundland's West Coast, the Port of Stephenville was purchased this year by World Energy GH2 Inc., a Newfoundland and Labrador-based renewable energy company.

World Energy is developing its Nujio'qonik project which it says will be the first project in the country to produce hydrogen and ammonia from renewable wind energy.

The company is proposing to construct and operate two onshore wind farms on the West Coast with the associated transmission and supporting infrastructure to power a hydrogen/ammonia production facility at the port. The project could attract considerable heavy lift and project cargoes.

Le Port d'Argentia, sur la côte sud-ouest de la presqu'île Avalon de Terre-Neuve-et-Labrador, est de ceux qui en bénéficient. Sans faire de bruit, il a fait des percées dans le secteur de l'énergie renouvelable, ayant notamment obtenu deux grands contrats de soutien de projets américains d'énergie éolienne extracôtière. Argentia est devenu une plaque tournante pour les monopieux, qui servent de fondation aux tours éoliennes sur le fond marin. Ray Greene, gestionnaire du développement commercial et du marketing du Port, affirme qu'Argentia a aménagé la première aire de dépôt pour monopieux en Amérique du Nord, pour les besoins de projets éoliens américains.

Argentia travaille avec deux sous-traitants, les entreprises néerlandaises Boskalis et Mammoet spécialisées dans le transport maritime de charges lourdes.

Les monopieux font environ 110 m de longueur et 10 m de diamètre, et pèsent plus de 2000 tonnes. Ils arrivent d'Allemagne à bord de navires de transport lourd de Boskalis. Ils sont ensuite déplacés par Mammoet à l'aire de dépôt du Port.

«Nous recevrons 56 monopieux cette saison, qui seront installés dans des champs de production éolienne extracôtière américains en 2024, dit M. Greene. Nous avons un deuxième contrat en 2024-2025 pour des monopieux, qui seront installés par la suite aussi dans des champs américains.»

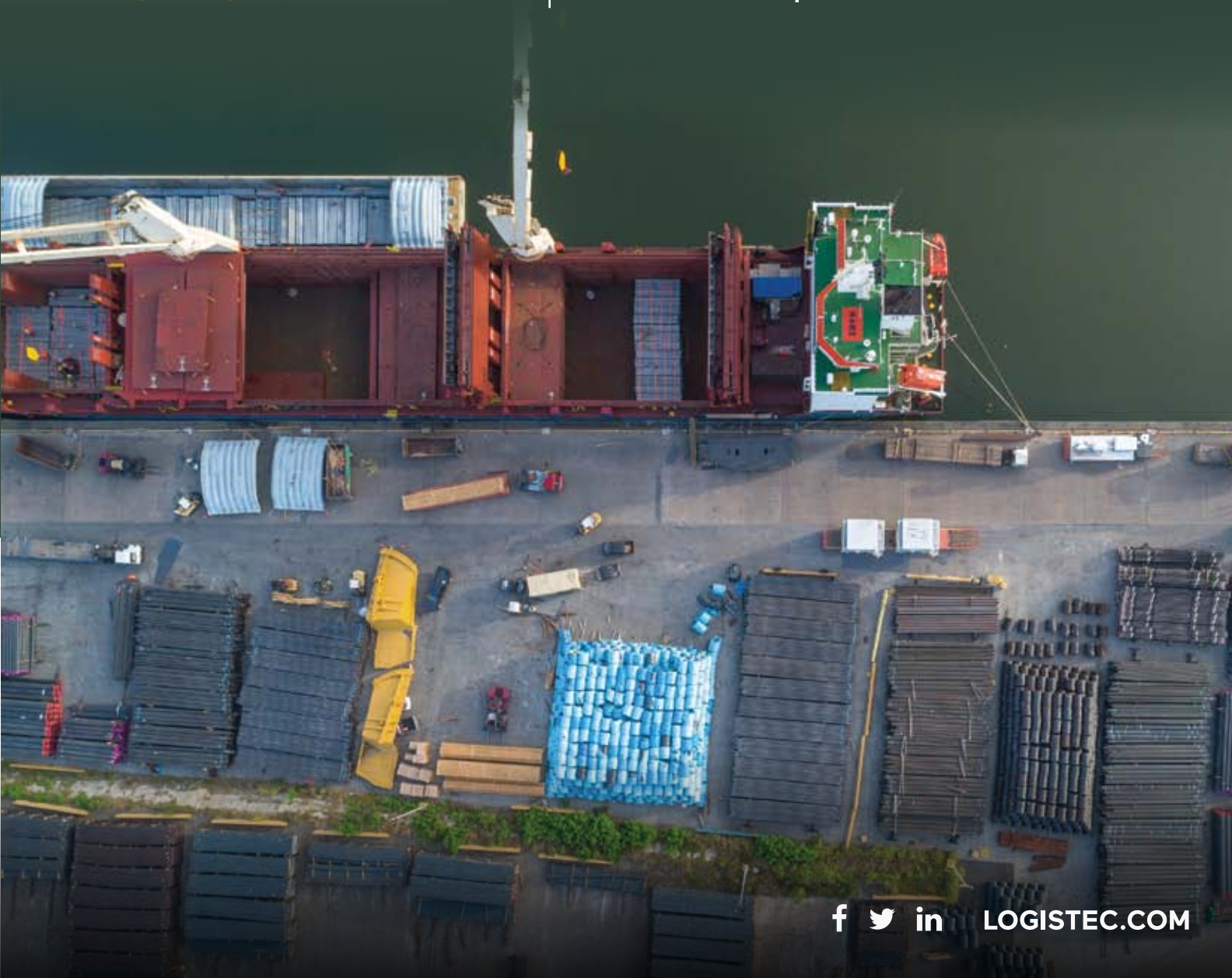
Sur la côte ouest de Terre-Neuve, le Port de Stephenville a été acheté cette année par World Energy GH2 Inc., une entreprise terre-neuvienne d'énergie renouvelable.

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

In Halifax, Invest Nova Scotia, the provincial government's business development agency which operates the Woodside Multi-Purpose Marine Facility on the Dartmouth side of the harbour, is well positioned for vessel-to-vessel transfer operations, ship repair, renewables and offshore energy projects, says Jess Hawkes, Corporate Communications, Invest Nova Scotia.

DEME Offshore US currently uses the Woodside marine facility for the delivery, pre-assembly and transshipment of offshore wind turbines for Phase 1 of the Vineyard Wind 1 project off Rhode Island.

Vineyard Wind 1 is the first commercial-scale offshore wind project for the US and Woodside is one of few heavy industrial facilities on the Northeastern Seaboard with the existing site infrastructure and capacity to support the project's transfer and installation vessel operations.

In the Port of Sydney, NS, Novaporte LP is focusing on developing a marshalling yard for components for offshore wind projects.

"It's all about heavy lift for us now," said Novaporte's CEO Albert Barbusci. "We have made our move to marshalling and we have partnered with Blue Water Shipping from Denmark, a terminal operator with 25 years experience," he said.

The project is now in the planning stages and negotiations are ongoing with a number of developers that serve the US offshore industry.

Phase 1 will be developed over 200 acres with a 350-metre front face quay wall and 185-metre Mediterranean line. Mr. Barbusci said it is hoped to have the project operational in 2027 for the US developers. In addition, the Nova Scotia government will seek bids in 2025 for offshore wind projects and expects to offer leases by 2030.

The first phase of the project will be to store monopiles until required for the US projects and all facets of NS wind projects when development occurs. Most of the initial pieces for the US will come from Europe.

The Strait of Canso is also chomping at the bit to get a piece of the wind energy pie.

"It's the hydrogen ammonia plants that are planned to be developed here and also the green energy that will support the development of these facilities, whether it be onshore wind development or development of offshore wind," said Tim Gilfoy, CEO, Strait of Canso Superport Corporation which owns and operates the Mulgrave Marine Terminal and the Port Hawkesbury Pier.

EverWind FuelsCo. has been given approval of the initial stage of its planned $6 billion green hydrogen and ammonia plant at Point Tupper. Its plans are to use wind power to produce hydrogen and ammonia. Bear Head Energy is another company planning to build a hydrogen and ammonia plant at Point Tupper, using green energy.

As projects move forward, Mr. Gilfoy expects there will be an influx of wind turbines and associated equipment. The Mulgrave Terminal is gearing up to handle the potential wind business.

World Energy prépare son projet Nujio'qonik, qui serait le premier projet au pays de production d'hydrogène et d'ammoniac à partir d'énergie renouvelable éolienne.

L'entreprise propose de construire et d'exploiter deux nouveaux parcs éoliens sur la côte ouest de Terre-Neuve, ainsi que l'infrastructure de transmission et de soutien nécessaire, pour alimenter une installation de production d'hydrogène et d'ammoniac au Port. Le projet aurait de grands besoins de transport de charges lourdes et de cargaisons spéciales.

À Halifax, Invest Nova Scotia, l'agence provinciale de développement économique qui exploite une installation de services maritimes à Woodside, du côté de Dartmouth du Port, est bien placée pour des opérations de transbordement entre navires, de réparation navale et de services pour des projets énergétiques extracôtiers, dit Jess Hawkes, responsable des communications de l'agence.

L'entreprise DEME Offshore US utilise actuellement l'installation de Woodside pour la livraison, le prémontage et le transbordement d'éoliennes destinées à la première phase du projet Vineyard Wind 1 au large de l'État du Rhode Island.

Le projet d'éoliennes extracôtières Vineyard Wind 1 est le premier d'envergure commerciale aux États-Unis, et Woodside est une des rares installations industrielles du littoral nord-est ayant l'infrastructure et la capacité de soutenir les opérations de navires de transfert et d'installation.

Au Port de Sydney (Nouvelle-Écosse), l'entreprise Novaporte LP s'emploie à créer une aire de dépôt pour les projets d'énergie éolienne extracôtière.

«Tout tourne autour des charges lourdes pour nous actuellement, dit le PDG de Novaporte, Albert Barbusci. Nous nous sommes décidés pour les opérations de triage, et nous avons formé un partenariat avec Blue Water Shipping, du Danemark, un exploitant de terminaux ayant 25 ans d'expérience.»

Le projet en est maintenant aux stades de planification, et des négociations se poursuivent avec divers promoteurs qui desservent l'industrie extracôtière américaine.

La phase 1 portera sur plus de 200 acres avec 350 m de mur de quai et 185 m pour l'amarrage arrière. M. Barbusci indique que le projet devrait être opérationnel en 2027 pour les promoteurs américains. De plus, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse lancera en 2025 un appel d'offres pour des projets d'énergie éolienne extracôtière, et prévoit offrir des concessions d'ici 2030.

La première phase du projet consistera à entreposer des monopieux jusqu'à ce qu'ils soient requis pour les projets américains et pour les futurs projets de la Nouvelle-Écosse. La plupart des composants initiaux pour les États-Unis proviendront d'Europe.

Dans le détroit de Canso aussi, il y a une volonté de participer à l'essor de l'énergie éolienne.

«Il y a des usines de production d'hydrogène et d'ammoniac qui sont projetées ici, et il y a l'énergie verte qui servira à la création de ces installations, que ce soit de l'énergie éolienne terrestre ou extracôtière», dit Tim Gilfoy, PDG de la Strait of Canso Superport Corporation qui est propriétaire et exploitant du terminal maritime de Mulgrave et du quai de Port Hawkesbury.

©PORT OF ARGENTIA

The Port of Argentia on the southwest coast of Newfoundland and Labrador has recently been receiving by specialized vessels from Germany giant monopiles (wind turbine foundations) destined for wind energy projects on the US East Coast.

Le port d'Argentia, sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador, a récemment reçu d'énormes monopieux (fondations d'éoliennes) venant d'Allemagne sur des navires spécialisés. Ils serviront à des projets d'énergie éolienne sur la côte Est des États-Unis.

La société EverWind Fuels Co. a reçu l'approbation du stade initial de son projet de 6 milliards de dollars d'usine d'hydrogène et d'ammoniac verts à Pointe Tupper. Elle prévoit utiliser l'énergie éolienne pour alimenter les procédés de production de l'usine. Une autre entreprise, Bear Head Energy, veut aussi construire une usine d'hydrogène et d'ammoniac fonctionnant à l'énergie verte à Pointe Tupper.

Avec ces projets, M. Gilfoy prévoit un afflux de turbines d'éoliennes et de matériel connexe. Le terminal de Mulgrave se prépare à accueillir la clientèle.

Rhenus Logistics prend de l'expansion

Autre développement important survenu récemment, le groupe allemand de logistique Rhenus – un géant mondial avec plus de 39 000 employés sur plus de 1000 sites – a annoncé à la fin février le lancement d'opérations dans l'est du Canada. Il y servira le marché de la logistique de projet et de l'extracôtier, avec deux nouvelles unités commerciales, à Halifax et à St. John's. Ainsi, un spécialiste mondial de la logistique travaillera dans les marchés terrestres et extracôtiers croissants du Canada. Rhenus visera surtout le secteur émergent de l'énergie renouvelable à Terre-Neuve.

Le mouvement de fond délaissant les carburants fossiles en faveur de sources d'énergie durables a créé un énorme potentiel pour le groupe Rhenus, spécialiste de la logistique de projet. «Rhenus compte des années d'expérience dans l'industrie extracôtière au Moyen-Orient et en Europe, et nous apportons nos connaissances et nos solutions dans la région du Canada atlantique, dit Jeffery Haley, directeur, Projets mondiaux chez Rhenus Logistics Canada. Le

Rhenus Logistics expands footprint

In another recent significant development, Germany-based Rhenus Logistics – a global powerhouse with 39,000 employees in more than 1,000 locations – announced in late February the launch of operations in eastern Canada for the project logistics and offshore market with two new business units located in Halifax and St. John's. As a result, the global logistics specialist will operate in the strongly growing onshore and offshore markets in Canada. Rhenus will be primarily focussing on the emerging renewable energy sector in Newfoundland.

A fundamental change in thinking away from fossil fuels towards sustainable energy sources has created enormous potential for the Rhenus Group, which specializes in project logistics. "At Rhenus, we have years of offshore industry experience in the Middle East and Europe, and we are now extending our knowledge and solutions to the Canadian Atlantic region," said Jeffery Haley, Director of Global Projects at Rhenus Logistics Canada. "Canada is approving the development and growth of offshore projects, and Rhenus can be a part of expanding renewable energy sources with the help of our services and team of experts."

Currently operating in Montreal, Toronto and Vancouver, Rhenus is planning to expand its service operations related to onshore, offshore, project logistics and transportation with customs clearance in eastern Canada.

Big LNG Canada project on West Coast

With the recent arrival of the last module by ship from its fabrication yard in Zhuhai, China, Texas-based Fluor Corporation announced that it has completed the module fabrication program on the massive LNG Canada project in Kitimat, British Columbia. This marked the completion of a critical phase in the construction of a large terminal for the liquefication, storage and loading of liquified natural gas (LNG) for export to global markets.

"Fluor's role on the LNG Canada Project underscores our commitment to delivering complex energy and chemicals projects for our clients around the world," said Jim Breuer, group president of Fluor's Energy Solutions business. "Liquified natural gas is essential to the energy transition as it displaces higher carbon forms of energy. We are proud to build Canada's first large LNG export facility, which will support global energy security."

Fluor, along with its joint venture partner JGC Corporation, is delivering multiple aspects of the LNG Canada project, including engineering, procurement, fabrication and delivery of modules, and construction of the project's infrastructure and utilities, marine structures and LNG storage tank.

The first major module, measuring 145 feet tall and weighing more than 5,000 tons was received in March 2022. Overall, a total of 215 modules of varying sizes have been received and are being set at the project site. The final module arrived last week.

"Completing the module fabrication program is a major achievement for the LNG Canada Project," said Pierre Bechelany, president of Fluor's LNG business. "This accomplishment highlights the success of the innovative approach of modular construction, which has enabled us to advance construction activities on-site while working with local communities, a skilled local workforce, and limiting environmental impacts."

LNG Canada is a joint venture between Shell, Petronas, PetroChina, Mitsubishi Corporation and Korea Gas Corporation. The project will have an initial capacity to produce 14 million tons of LNG per year. First shipment of LNG is scheduled for mid-decade.

Canada approuve le lancement et l'expansion de projets extracôtiers, et Rhenus peut aider au progrès des sources d'énergie renouvelable grâce à nos services et notre équipe d'experts.»

Rhenus est déjà présent à Montréal, à Toronto et à Vancouver. Le groupe augmentera son offre de services dans le transport et la logistique de projets terrestres et extracôtiers ainsi que le dédouanement du côté de l'est du Canada.

Grand projet de LNG Canada sur la côte Ouest

Avec le dernier module arrivé récemment par bateau depuis son chantier de fabrication à Zhuhai, en Chine, la société texane Fluor Corporation a annoncé qu'elle avait complété le programme de fabrication de modules pour l'énorme projet de LNG Canada à Kitimat (Colombie-Britannique). C'est donc le terme d'une phase critique de la construction d'un grand terminal pour la liquéfaction, l'entreposage et le chargement de gaz naturel liquéfié (GNL) destiné aux marchés mondiaux.

«Le rôle joué par Fluor dans le projet de LNG Canada témoigne de notre engagement à mener à bien des projets complexes d'énergie et de produits chimiques pour des clients dans le monde entier, dit Jim Breuer, président du groupe Energy Solutions de Fluor. Le gaz naturel liquéfié est essentiel à la transition énergétique, car il remplace des formes d'énergie à plus forte teneur en carbone. Nous sommes fiers de construire la première grande installation d'exportation de GNL du Canada, qui contribuera à la sécurité énergétique mondiale.»

Fluor, travaillant avec son partenaire JGC Corporation, assure la réalisation de divers aspects du projet de LNG Canada, y compris l'ingénierie, l'approvisionnement, la fabrication et la livraison de modules, et la construction de l'infrastructure, des structures marines et du réservoir de stockage de GNL.

Le premier grand module, haut de 145 pieds et pesant plus de 5000 tonnes, est arrivé en mars 2022. En tout, 215 modules de diverses tailles ont été reçus et sont en voie d'installation sur le site du projet. L'ultime module est arrivé la semaine passée.

«L'achèvement du programme de fabrication de modules est une réalisation majeure pour le projet de LNG Canada, dit Pierre Bechelany, président de l'unité du GNL de Fluor. Cela confirme le succès de la démarche innovatrice de construction modulaire, qui nous a permis de procéder aux activités de construction sur place avec les communautés locales et une main-d'œuvre locale qualifiée, en limitant les répercussions environnementales.»

LNG Canada est une coentreprise entre Shell, Petronas, PetroChina, Mitsubishi Corporation et Korea Gas Corporation. Le projet aura au début une capacité de production de 14 millions de tonnes de GNL par année. La première expédition de GNL est prévue au milieu de la décennie.

©PORT OF ARGENTIA

JOURNAL

Plan ambitieux pour transformer l'Arabie saoudite en centre logistique mondiale

Le prince héritier Mohammed bin Salmane a récemment dévoilé un plan directeur pour les centres logistiques afin de renforcer la position de l'Arabie saoudite en tant que destination d'investissement de premier plan et de la transformer en un centre logistique mondial. Faisant partie de la Stratégie nationale de transport et de logistique (NTLS), le projet ambitieux vise à capitaliser sur la situation géographique du Royaume reliant trois grands continents: l'Asie, l'Europe et l'Afri-que.

L'objectif est de développer le secteur de la logistique pour soutenir la croissance économique et améliorer la connectivité locale, régionale et internationale pour les réseaux commerciaux internationaux et les chaînes d'approvisionnement mondiales. De plus, le plan vise à favoriser les partenariats avec le secteur privé et à élargir les possibilités d'emploi.

Le plan directeur des centres logistiques prévoit 59 centres, répartis dans les principales régions stratégiques d'Arabie saoudite, avec une superficie totale de plus de 100 millions de mètres carrés. Ceux-ci comprennent 12 centres logistiques pour la région de Riyad, 12 pour la région de La Mecque, 17 pour la province de l'Est et 18 dans les autres régions du Royaume.

Ambitious master plan to transform Saudi Arabia into global logistics hub

Crown Prince Mohammed bin Salman recently unveiled a master plan for logistics centers to enhance Saudi Arabia's position as a leading investment destination and transform it into a global logistics hub. Part of the National Transport and Logistics Strategy (NTLS), the ambitious blueprint seeks to capitalize on the Kingdom's geographical location connecting three major continents: Asia, Europe, and Africa.

The goal is to develop the logistics sector to support economic growth and enhance local, regional, and international connectivity for international trade networks and global supply chains. Additionally, the plan aims to foster partnerships with the private sector, expand job opportunities.

The Master Logistics Centers Plan outlines 59 centers, spread across the key strategic regions of Saudi Arabia, with a total area exceeding 100 million square meters. These include 12 logistics centers for the Riyadh region, 12 for the Makkah region, 17 for the Eastern Province, and 18 across the remaining regions of the Kingdom.

Nearly 60 logistics centers across key strategic regions, including the port city of Jeddah, are destined to form a global hub.

Près de 60 centres logistiques situés dans des régions stratégiques, dont la ville portuaire de Djeddah, sont destinés à former un réseau mondial de plaques tournantes.

©DREAMSTIME

Ongoing work is focused on 21 centers, with the goal of completing all centers by 2030. The centers will enable local industries to efficiently export Saudi products, as well as support e-commerce by facilitating rapid connections between logistics centers and distribution hubs within various regions, cities, and provinces of the Kingdom.

The plan also facilitates high-level tracking and eases the process of obtaining logistic activity licenses, particularly with the introduction of the unified logistic license. So far, the license has been granted to more than 1500 local, regional, and international logistic companies, in addition to launching FASAH, the two-hour licensing initiative in collaboration with relevant government entities.

Les travaux en cours se concentrent sur 21 centres, avec l'objectif d'achever tous les centres d'ici 2030. Les centres permettront aux industries locales d'exporter efficacement les produits saoudiens, ainsi que de soutenir le commerce électronique en facilitant les connexions rapides entre les centres logistiques et les centres de distribution dans diverses régions, villes et provinces du Royaume.

Le plan facilite également le suivi de haut niveau et facilite le processus d'obtention des licences d'activité logistique, en particulier avec l'introduction de la licence logistique unifiée. Jusqu'à présent, la licence a été accordée à plus de 1500 entreprises logistiques locales, régionales et internationales, en plus de lancer FASAH, l'initiative de licence de deux heures en collaboration avec les entités gouvernementales concernées.

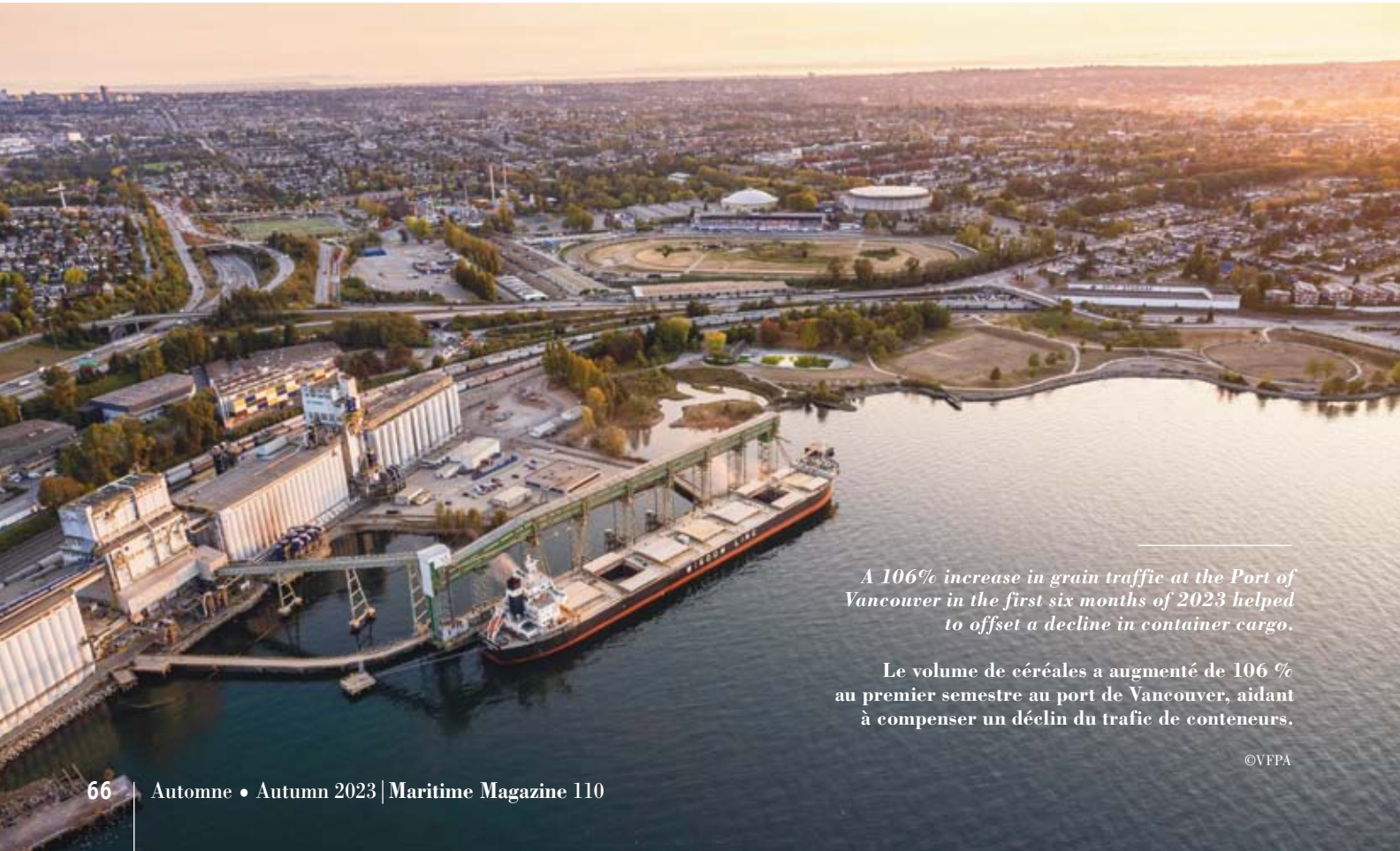
Robust bulk shipments spark first half growth at Port of Vancouver

The Port of Vancouver reported an 11% growth in total cargo at 75.9 million tonnes in the first half of 2023 compared to the same period last year. A decline in container throughput was offset by a new record for the bulk sector at 55.5 million tonnes following a big rebound in grain volumes. The port affirmed the figures "do not reflect any cargo impacts resulting from the July 2023 labour disruptions."

«I want to recognize the outstanding efforts of the port

Les expéditions en vrac stimulent la croissance au Port de Vancouver

Le port de Vancouver annonce une croissance de 11 % du fret total à 75,9 millions de tonnes au premier semestre de 2023 par rapport à la même période l'an dernier. La baisse du volume de conteneurs a été contrebalancée par un nouveau record pour le secteur du vrac, qui s'est établi à 55,5 millions de tonnes, après un important rebond des volumes céréaliers. Le port a affirmé que les chiffres « ne reflètent pas les répercussions sur le fret résultant des interruptions de travail de juillet 2023.



A 106% increase in grain traffic at the Port of Vancouver in the first six months of 2023 helped to offset a decline in container cargo.

Le volume de céréales a augmenté de 106 % au premier semestre au port de Vancouver, aidant à compenser un déclin du trafic de conteneurs.

©VFPA

«Je tiens à souligner les efforts exceptionnels de la communauté portuaire, des partenaires et des exploitants de terminaux qui, malgré certains vents contraires au cours du premier semestre de l'année, ont contribué à des volumes de marchandises presque records par le port de Vancouver. » À déclarer Victor Pang, directeur financier et président-directeur général intérimaire de l'Administration portuaire Vancouver Fraser.

«Après une année difficile, nous avons observé des baisses dans certains secteurs, ce qui reflète un ralentissement économique, et des rebonds encourageants dans d'autres secteurs clés comme les céréales, l'automobile et les croisières. Les statistiques semestrielles de 2023 renforcent la force fondamentale d'être le port le plus diversifié d'Amérique du Nord et témoignent des efforts exceptionnels de la communauté portuaire.»

Dans l'ensemble, les céréales ont augmenté de 106 % par rapport à la même période l'an dernier, ce qui explique en grande partie que la campagne agricole exceptionnelle de cette année a été précédée d'une campagne touchée par la sécheresse. Cela comprenait une augmentation de 121 % pour le grain en vrac et de 28 % pour le grain conteneurisé. Les volumes de canola ont augmenté de 124 %, tandis que les cultures spécialisées en vrac comme les lentilles ont augmenté de 89 %.

Les volumes de conteneurs ont diminué au cours du premier semestre de 2023, conformément aux tendances observées partout en Amérique du Nord, car le ralentissement de l'économie a entraîné une diminution des importations. Les volumes globaux de conteneurs ont diminué de 14 % par rapport au premier semestre de 2022, les importations (ou importations en charge) ayant chuté de 18 %.

community, partners, and terminal operators, who, despite facing some headwinds in the first half of the year, contributed to near-record cargo volumes through the Port of Vancouver,» said Victor Pang, CFO and interim president and CEO at the Vancouver Fraser Port Authority.

«Coming off a challenging year, we've seen drops in some sectors—reflecting a softening economy—and encouraging rebounds in other key commodities such as grain, auto and cruise. The 2023 mid-year statistics reinforce the foundational strength of being North America's most diversified port and a testament to the outstanding efforts of the port community.»

Grain was up 106% overall compared to the same period last year, increasing sharply because this year's bumper crop season was preceded by a drought-affected season. This included a 121% increase for bulk grain and 28% increase for containerized grain. Canola volumes were up 124%, while bulk specialty crops such as lentils increased 89%.

Container volumes fell in the first half of 2023, in line with trends being seen throughout North America, as a slowing economy meant fewer imports. Overall container volumes were down 14% compared to the first half of 2022, as imports (or inbound laden) dropped 18%.

L'Association des pilotes maritimes du Canada organise un colloque spécial

C'est dans l'élégant Rideau Club d'Ottawa que s'est tenu le 3 octobre un colloque consacré aux objectifs de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de transport maritime sécuritaire et écoresponsable et et le rôle vital joué par les pilotes maritimes dans la réalisation de ces objectifs. Le président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier, était l'hôte de la rencontre, et le secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim, y a présenté un exposé très apprécié.

Canadian Marine Pilots' Association hosts special colloquium

Ottawa's Rideau Club provided the distinctive setting on Oct. 3 for a colloquium devoted to an overview of the goals of the International Maritime Organization (IMO) for safe and environmentally-responsible shipping, and the vital role played by marine pilots in helping to achieve those goals. With CMPA President Captain Simon Pelletier hos-

From left to right: Kitack Lim, Secretary General of the International Maritime Organization (IMO) and Captain Simon Pelletier, President of the Canadian Marine Pilots' Association (CMPA) and President of the International Maritime Pilots' Association (IMPA).

De gauche à droite: Kitack Lim, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) et capitaine Simon Pelletier, président de l'Association des pilotes maritime du Canada et président de la *International Maritime Pilots' Association* (IMPA).

©SOPHIE BELINA BRZOZOWSKA

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

Ont également pris la parole, Arud Thangaraj, sous-ministre Transports Canada; le capitaine Alain Arseneault, directeur exécutif du Centre national d'expertise en pilotage maritime; Edwin Kraft, administrateur de la firme Transportation Economics & Management Systems; et Alex Himelfarb, directeur de l'École des affaires publiques et internationales de l'Université York et ancien greffier du Conseil privé – qui n'a pas hésité à exprimer de graves préoccupations quant aux effets cumulés de la «polycrise» actuelle, c'est-à-dire des questions géopolitiques et sociétales qui se posent simultanément.

Nota: Rapport complet prévu pour le site Web de *Maritime Magazine*.

ting proceedings, the event was highlighted by the presence and presentation of IMO Secretary General Kitack Lim.

Other speakers were Transport Canada Deputy Minister Arud Thangaraj; Captain Alain Arseneault, Executive Director of the National Centre of Expertise on Maritime Pilotage; Dr. Edwin Kraft, Director, Transportation Economics & Management Systems; and Dr. Alex Himelfarb, Director of Public and International Policy, York University; and former Clerk of the Privy Council, who did not hesitate to voice serious concerns over the compounding effects of a current "polycrisis" world of geopolitical and societal issues occurring simultaneously.

Nota: Full report scheduled for website of *Maritime Magazine*.

Une feuille de route pour décarboner le système Saint-Laurent

Charting a practical course to decarbonize the St. Lawrence system

The project will make it possible to establish Canada's first domestic green shipping corridor.

Le projet ouvrira la voie à l'établissement du premier corridor maritime vert du Canada.

Dans le cadre du programme de recherche PLAINE du Réseau Québec maritime mené par l'Université de Montréal, les administrations portuaires de Montréal, Québec et Trois-Rivières amorcent un projet de création d'une feuille de route pratique pour un système Saint-Laurent totalement décarboné.

As part of the PLAINE Research Program for the Mitigation of Impacts of Commercial Navigation on Ecosystem developed by Réseau Québec maritime and led by Université de Montréal (UdeM), the port authorities of Montreal, Quebec City and Trois-Rivières

have launched a project to chart a practical course of action for a totally carbon-free St. Lawrence system.

The two-year project will be overseen by UdeM's Interuniversity Research Centre on Enterprise Networks, Logistics and Transportation (CIRRELT).

It will make it possible to lay the foundations for Canada's first domestic green shipping corridor, in accordance with provincial, national and international objectives to completely decarbonize the maritime sector by 2050. The project will include a regulatory framework for decarbonizing the commercial navigation and port industry, a bibliography of data sources on greenhouse gas emissions in the St. Lawrence ecosystem, a comparative analysis of best practices in eco-efficiency, a list of reference scenarios for decarbonizing the marine and port system, and more.

This initiative is fully in line with the collaborative partnership announced in 2022 between the ports of Montreal, Quebec City and Trois-Rivières, aimed specifically at greening their facilities, operations and supply chains. It also supports the three ports' efforts to join the Government of Canada's Net-Zero Challenge.

Ce projet, d'une durée de deux ans, sera chapeauté par le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT) de l'Université de Montréal.

Il permettra de poser les fondations du premier corridor maritime vert domestique au Canada, en ligne avec les objectifs québécois, canadiens et internationaux de décarboner intégralement le secteur maritime d'ici 2050. La feuille de route comprendra par exemple un cadre normatif sur la décarbonation de l'industrie maritime et portuaire, une bibliographie des sources de données sur les émissions de gaz à effets de serre de l'écosystème Saint-Laurent, une analyse comparative des meilleures pratiques éco-exigeantes ou encore une liste de scénarios de référence pour décarboner le système maritime et portuaire.

Cette initiative s'inscrit particulièrement dans le cadre du partenariat de collaboration annoncé en 2022 entre les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières, visant notamment à rendre leurs installations, leurs opérations et leurs chaînes d'approvisionnement plus vertes. Elle permet également de supporter la démarche des trois ports à rejoindre le défi carboneutre du Gouvernement du Canada.

Lantic Sugar investing $200m on plant expansion at Port of Montreal

Lantic Sugar, which has a plant on Notre-Dame Street East on Port of Montreal territory, recently announced a vast expansion and modernization project. At a total investment of $200 million, this overhaul will make

Sucre Lantic: 200 millions de dollars d'investissements dans un vaste projet d'expansion au Port de Montréal

L'entreprise Sucre Lantic, dont l'usine est située sur le territoire portuaire de Montréal, rue Notre-Dame Est, annonce un vaste projet d'expansion et de modernisation. Totalisant un investissement de 200 millions de dollars, ces travaux devraient

©LANTIC

At present, nearly 600,000 tonnes of raw sugar move annually through the Lantic Sugar facilities.

Presque 600 000 tonnes de sucre brut passent chaque année dans les installations de Sucre Lantic.

permettre d'augmenter de 20 % sa capacité de manutention et de raffinage, tout en optimisant les infrastructures logistiques et ferroviaires.

«Nous accueillons la nouvelle de l'agrandissement de Sucre Lantic avec beaucoup d'enthousiasme. Lantic est un partenaire historique du Port de Montréal et cet investissement confirme que notre relation au cœur de l'écosystème logistique de Montréal est une relation d'avenir placée sous le signe de la croissance», a déclaré Guillaume Brossard, vice-président au développement, au marketing et aux relations internationales du Port de Montréal.

À l'heure actuelle, plus de 580 000 tonnes de sucre brut passent annuellement par les installations du Sucre Lantic au Port de Montréal, une quantité en hausse constante au fil des décennies qui témoigne du dynamisme de cette industrie. Venant à 100 % de la canne à sucre de pays d'Amérique latine, notamment le Brésil, le sucre importé par vraquier est entièrement raffiné avant d'être empaqueté sur place pour la distribution sous de multiples formes, allant des sachets de sucre en poudre aux grands formats pour l'industrie agroalimentaire. Le sucre est ensuite chargé sur des camions ou des trains grâce au chemin de fer directement à quai, et acheminé vers de multiples destinations dans l'ensemble du Québec, mais aussi de l'Ontario jusqu'à Terre-Neuve, ainsi que les provinces maritimes.

Stratégiquement située au cœur du territoire portuaire, l'usine Sucre Lantic profite donc du double avantage de pouvoir importer à moindre coût de la marchandise en vrac et d'être directement connectée au réseau routier et ferroviaire.

it possible for the company to increase its handling and refining capacity by 20% while optimizing its logistics and rail infrastructures.

"We welcome the news of Lantic Sugar's expansion with great enthusiasm. Lantic is a long-standing partner of the Port of Montreal, and this investment confirms that our relationship at the core of Montreal's logistics ecosystem is forward-looking and focused on growth," said Guillaume Brossard, Vice-President, Development, Marketing and International Relations at the Port of Montreal.

At present, more than 580,000 tonnes of raw sugar a year move through the Lantic Sugar facilities at the Port of Montreal. Over the decades, the steady rise in volume amounts reflected the industry's vitality. Sourced 100% from the sugar cane of Latin American countries, notably Brazil, the sugar imported by bulk cargo carriers is fully refined before being packaged on site for distribution in forms ranging from granulated sugar packets to bulk sugar products for the agrifood industry. The sugar is then loaded dockside onto trucks or freight trains and transported to many destinations throughout Quebec, as well as from Ontario to Newfoundland and the Maritimes.

Strategically located in the middle of Port territory, the Lantic Sugar plant also doubles up on benefits by being able to import bulk goods at lower cost and being directly connected to the road and rail network.

ANNONCEURS ADVERTISERS

ACPA 2024 – ANNUAL CONFERENCE / ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES – HOST PORT ALBERNI
AAPC 2024 - CONFÉRENCE ANNUELLE / ASSOCIATION DES ADMINISTRATION PORTUAIRES CANADIENNES – ALBERNI PORT HÔTE 13
https://portscanada.ca/

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

BBC CHARTERING 1
https://www.bbc-chartering.com/

CN 31
https://www.cn.ca/mexicogulfexpress/

COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME (CSMOIM)
HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY 20
https://www.csmoim.qc.ca/

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

ECTOA – EASTERN CANADIAN TUG OWNERS' ASSOCIATION
ECTOA – ASSOCIATION DES ENTREPRENEURS EN REMORQUAGE DE L'EST DU CANADA 47
http://www.ectoa.ca/index.html

EUROMARITIME – TRADE FAIR 2024
https://www.euromaritime.fr/ 46

FEDNAV 35
https://www.fednav.com/

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC 71
https://fondationimq.ca/

GUY TOMBS LIMITED 54
https://www.guytombs.com/

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

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES 37
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca

LOGISTEC 61
https://www.logistec.com/

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY 28
https://www.mtrtml.com/login.php

OCEAN GROUP
GROUPE OCÉAN ..... Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière
https://www.groupocean.com/en/

PORT OF HALIFAX 36
https://www.portofhalifax.ca/

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL 33
https://www.port-montreal.com/en/

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES 43
https://www.portsi.com/?lang=en

PORT OF THUNDER BAY 57
https://www.portofthunderbay.ca/

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES 59
https://porttr.com/en/

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD 38-39
https://www.portvalleyfield.com/en/

QSL 53
https://qsl.com/

SPLIETHOFF 41
https://www.spliethoff.com/

STERLING FUELS 16
https://sterlingfuels.ca/

STRONGCO CORPORATION 7
https://www.strongco.com/

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 68
https://hwyh2o.com/

URGENCE MARINE ENVIRONMENT 49
https://ume-qc.com/en/

VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT 38-39
https://www.valport.ca/en

OCEAN
WE ARE A MAJOR
SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS
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