No 111

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
WINTER • HIVER 2023-2024

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
UNFLINCHING OPTIMISM DRIVES INDUSTRY STAKEHOLDERS

RÉSEAU GRANDS LACS–SAINT-LAURENT
LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE SONT RÉSOLUMENT OPTIMISTES

Canada's shipyards thriving from surge of business

Activité bourdonnante dans les chantiers navals du Canada

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

Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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

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

CANADA STEAMSHIP LINES
OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.
NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.
Find out how we do our part to operate responsibly in our Corporate Sustainability Report.
Découvrez comment nous faisons notre part pour agir de manière responsable dans notre Rapport de développement durable.
www.cslships.com
Canada's Top Employers for Young People 2023
Montréal's Top Employers 2023
Certified Green Marine
Certifié Alliance Verte
Photo: Jason Desjardins

WINTER • HIVER 2023-2024

Founded by / Fondé par
Pierre Terrien & Michel Veilleux

Publisher / *Éditeur*
Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com

Editor / *Rédacteur en chef*
Leo Ryan – leo.ryan85@gmail.com

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

Translator / *Traducteur*: Pierre Cremer

Proofreader / *Correctrice*: Marie-Andrée L'Allier

Electronic Publishing / *Infographiste*: Denis Landry Contraste

EDITORIAL OFFICE / *RÉDACTION*
4493, Sherbrooke West, Suite 200,
Westmount, Quebec H3Z 1E7 CANADA
Tel.: +1 514-937-9009

ADMINISTRATION
Advertising • Subscription • Production
Publicité • Abonnement • Production
Sophie Belina Brzozowska, Publisher / *Éditeur*
sbrzozowska@maritimemag.com
601-4800, boul. de Maisonneuve Ouest
Westmount, Québec H3Z 1M2 CANADA
Tel.: + 1 514 937-5080 (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

www.maritimemag.com

111 TABLE OF CONTENTS
SOMMAIRE

In solidarity
Solidaires

COLUMNS / *CHRONIQUES*

5 FIRST WATCH / *PREMIÈRE BORDÉE*
Leo Ryan

13 GREEN HORIZONS / *ÉCHOS VERTS*
Julie Gedeon

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

21 PACIFIC HORIZONS / *ÉCHOS DU PACIFIQUE*
Colin Laughlan

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

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

33 THE SEAWAY JOURNAL
LE JOURNAL DE LA VOIE MARITIME
Terence F. Bowles

11 NEW PUBLISHER'S MESSAGE
UN MESSAGE DU NOUVEL ÉDITEUR

92 JOURNAL

96 ADVERTISERS / *ANNONCEURS*

36 M DOSSIER GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Unflinching optimism drives industry stakeholders

Les acteurs de l'industrie sont résolument optimistes

Leo Ryan • Julie Gedeon • Bill Beck

80 M DOSSIER

Canada's shipyards thriving from surge of business

Activité bourdonnante dans les chantiers navals du Canada

Carroll McCormick

COVER / *COUVERTURE*

There are many ways of symbolically illustrating the bi-national dimension of the Great Lakes/St. Lawrence maritime corridor. But what a fine example is this striking scene showing a Canadian self-unloader bulk carrier, the ***CSL Assiniboine***, entering an ice-filled harbour of the big Port of Duluth. Minnesota on the westernmost tip of Lake Superior.

Il y a bien des façons d'illustrer symboliquement le caractère binational du corridor maritime Grands Lacs–fleuve Saint-Laurent. Un bel exemple en est cette scène saisissante d'un vraquier autodéchargeur canadien, le ***CSL Assiniboine****, pénétrant dans le havre englacé du grand Port de Duluth, à l'extrémité occidentale du lac Supérieur.*

Photo: David Schauer

KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

Our Energy Makes the Difference

Notre énergie fait la différence

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

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

CERTIFIED GREEN MARINE

Leo Ryan
Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Affrontement en vue sur des mesures anti-briseurs de grève

Parmi les importants développements au Nouvel An, selon le ministre du Travail Seamus O'Regan, nous pourrions voir «la plus grande chose à survenir depuis des décennies dans le domaine de la négociation collective au Canada».

C'est en utilisant de tels termes emphatiques qu'il présentait à la fin 2023 le projet de loi C-58. Celui-ci propose d'interdire le recours à des travailleurs de remplacement pendant une grève ou un lockout dans les secteurs sous réglementation fédérale, y compris les ports, le transport ferroviaire, les banques et les télécommunications.

«J'ai passé beaucoup de temps à la table de négociation ces deux dernières années, a affirmé le ministre. C'est du travail difficile, c'est tendu et c'est compliqué. Et ça marche. Quand nous disons que les meilleures ententes se font à la table, nous le pensons. Donc, il s'agit aujourd'hui de faire en sorte que les parties restent à la table, et d'assurer davantage de stabilité et de certitude pour l'économie.»

Battle lines drawn on anti-scab legislation

Among significant developments in the New Year, we may be witnessing, in the words of Labour Minister Seamus O'Regan, "the biggest thing to be happening in collective bargaining in Canada in decades."

It was in employing such history-laden language that late in 2023 he tabled Bill C-58, which proposes to ban the use of replacement workers during a strike or lockout in federally regulated sectors including ports, railway transportation, banking and telecommunications.

The Minister subsequently stated: "I've spent a lot of time around the bargaining table over these past two years. It is hard work, and it is tense, and it is messy. And it works. And when we say the best deals are made at the table, we mean it. So, today is about keeping parties focused on the table and providing more stability and certainty for the economy."

The Port of Quebec has been the scene of a rare long lockout, with 80 dockers locked out by maritime employers since September 2022.

En septembre 2022 a commencé un rare lockout prolongé touchant 80 débardeurs au port de Québec.

©SCFP

Just on the marine industry front in the past few years, unionized docker strikes at the British Colombia ports of Vancouver and Prince Rupert (summer 2023) and Montreal (2020 and 2021) disrupted billions of dollars of trade and wreaked havoc on supply chains. But the Port of Quebec has been the scene of a rare lockout, with 80 longshore workers locked out by employers since September of 2022.

In Canada, for a number of years only Quebec and British Columbia have labour legislation which prohibits employers from replacing striking or locked-out workers. But it applies only to provincially-regulated workplaces and does not apply to sectors under federal jurisdiction.

©OFFICE OF SEAMUS O'REGAN

Federal Labour Minister Seamus O'Regan introduced late in November anti-scab legislation that so far has gone through only the initial proceedings of the parliamentary process.

Le ministre fédéral du Travail Seamus O'Regan a présenté en novembre un projet de loi anti-briseurs de grève, qui n'a jusqu'à présent franchi que les premières étapes du cheminement parlementaire.

A special pact between two political parties

The anti-scab legislation tabled in November is a key feature of the Supply and Confidence Agreement struck in 2022 between the minority Liberal Party and the New Democratic Party. The Liberals had committed to limiting the use of replacement workers in their 2021 election platform. The last time such a bill went to vote in 2016, both the Conservatives and Liberals voted against it. And in the past two decades, about a dozen similar proposals were rejected by large margins.

But barring unforeseen developments, Bill C-58 had sufficient support at least from the Liberal Party, NDP and Bloc Québécois to pass through Parliament – though not likely before the first quarter of 2024. It remains to be seen whether the final stance of the Conservative Party reflects a change from traditional opposition to anti-scab regulations.

Bill C-58 would ban employers from using replacement workers to do the work of unionized employees who are on strike or locked out. An exception would apply in situations where there are threats to health and safety, or threats of serious property and environmental damage that could not be managed by the employer's existing workforce.

If a union believes the employer is using replacement workers in capacities beyond this exception, their recourse would be to file a complaint with the Canada Industrial Relations Board (CIRB), who would then investigate the issue. Once law, non-compliance by federal employers could be punishable by a fine of up to $100,000 per day.

Seulement dans le secteur maritime ces quelques dernières années, les débardeurs ont fait la grève aux ports de Vancouver et de Prince Rupert en Colombie-Britannique (2023) et au Port de Montréal (2020 et 2021), perturbant le transport de milliards de dollars de marchandises et causant des ravages dans les chaînes d'approvisionnement. Fait plus rare, au Port de Québec, 80 débardeurs sont en lockout depuis septembre 2022.

Au Canada, voilà des années qu'il y a seulement au Québec et en Colombie-Britannique des lois interdisant aux employeurs de remplacer les travailleurs en cas de grève ou de lockout. Cependant, ces lois s'appliquent aux milieux de travail sous réglementation provinciale, et non aux secteurs sous réglementation fédérale.

Un pacte entre deux partis politiques

Le projet de loi anti-briseurs de grève déposé en novembre est un élément clé de l'entente de soutien et de confiance conclue en 2022 entre le Parti libéral, qui forme un gouvernement minoritaire, et le Nouveau Parti démocratique. Les libéraux s'étaient engagés à limiter le recours à des travailleurs de remplacement dans leur programme électoral de 2021. La dernière fois qu'un projet de loi en ce sens avait été présenté, en 2016, tant les conservateurs que les libéraux avaient voté contre. En remontant de deux décennies, une douzaine de propositions semblables ont été rejetées par une de fortes majorités.

À moins d'imprévu cependant, le projet de loi C-58 jouit d'un appui suffisant du moins du Parti libéral, du NPD et du Bloc québécois pour être adopté au Parlement – bien que ce ne sera sans doute pas avant le premier trimestre de 2024. Il reste à voir si le Parti conservateur changera ou non sa politique traditionnellement opposée à toute réglementation anti-briseurs de grève.

Le projet de loi C-58 interdirait aux employeurs d'utiliser des travailleurs de remplacement pour accomplir les tâches d'employés syndiqués qui sont en grève ou en lockout. Une exception s'appliquerait aux situations comportant un risque pour la santé et la sécurité ou un risque de dommage important à l'environnement ou à la propriété qui ne pourraient pas être gérés par la main-d'œuvre en place de l'employeur.

Si un syndicat croyait qu'un employeur avait recours à des travailleurs de remplacement dans des situations où cette exception ne s'applique pas, il pourrait déposer une plainte auprès du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI), qui ferait enquête. Un employeur fédéral qui ne respecterait pas la loi s'exposerait à des amendes pouvant atteindre 100 000 $ par jour.

Rotainer®

CONTAINER ROTATION SYSTEMS

Containerised Bulk Handling

CRS - Container Rotation Systems

Australia's largest supplier of container rotators

Innovative • Simple • Cost effective • Single beam technology

sales@Rotainer.com Sales Phone: + 61 0412 469 549

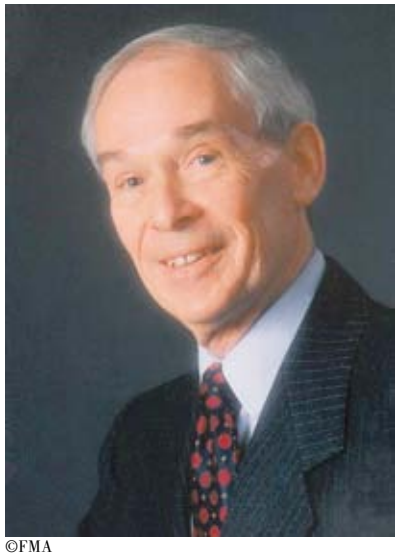
www.rotainer.com

To strengthen the maintenance of activities process, Bill C-58 would require employers and unions to come to an agreement early in the bargaining process to determine what work needs to continue during a strike or lockout, if any. The parties would have 15 days to do this. If they cannot come to an agreement, the CIRB would decide what activities need to be maintained within 90 days.

What many see as a distinctly cumbersome feature of the proposed legislation is the clause that it will only come into force 18 months after it obtains final passage– purportedly to give the agencies involved sufficient time to adapt to the new regulations. This puts the timing of implementation to within months of the next scheduled federal election in 2025 and potentially vulnerable to the legislation's demise should a new government choose to scrap it.

At the time of writing, parliamentary proceedings had not reached three readings or Committee consideration before introduction to the Senate while NDP and Bloc Québécois MPs in the House of Commons were also pushing hard to drastically shorten the 18-month timeline before implementation.

The long-anticipated 'anti-scab' initiative drew rapid approval from labour union circles but sharp criticism from industry groups ranging from small business to manufacturers and grain exporters.



©FMA

Bob Ballantyne of the Freight Management Association of Canada feels certain amendments and issues should be addressed in the proposed legislation.

Bob Ballantyne, de l'Association canadienne de gestion du fret, estime que le projet de loi ne règle pas tout et aurait besoin de certains amendements.

Response of shippers and business circles

Offering national shipper perspectives, concerns and amendment suggestions in comments to *Maritime Magazine* was Bob Ballantyne, Special Adviser to the Freight Management Association of Canada (FMA). The broad-based industry association represents more than 100 companies that purchase more than $4 billion in freight services annually.

"While the FMA respects the rights of workers, there does have to be consideration of the impacts of work stoppages in many industries that are critical to the functioning of the Canadian economy and the resulting broad impacts on Canadian society," he said, adding: "We saw that in the recent strike at the west coast ports."

"Many of the industries that will be impacted by Bill C-58, including all transportation modes, are industries that are vital to the functioning of the Canadian economy and to the health and well-being of virtually all Canadian citizens," Mr. Ballantyne continued.

"It is vital that the government consider the balance between the rights of workers and the rights of Canadian society, more broadly. With this in mind, we think that the government should consider amendments, either to Bill C-58, or to the *Canada Labour Code* that will address

Afin de renforcer le processus de maintien des activités, le projet de loi C-58 obligerait les employeurs et les syndicats à conclure dès le début des négociations une entente sur les tâches qui doivent être maintenues en cas de grève ou de lockout. Les parties auraient 15 jours pour le faire. Faute d'entente, le CCRI déciderait dans les 90 jours des activités qui seraient maintenues.

De nombreux observateurs jugent malheureuse la disposition du projet de loi voulant qu'il entrera en vigueur seulement 18 mois après son adoption – soi-disant pour donner le temps aux organismes concernés de s'adapter aux nouvelles règles. Cela situerait la mise en œuvre à quelques mois à peine de la prochaine élection générale fédérale, en 2025. Le projet de loi pourrait ainsi être vulnérable au cas où un nouveau gouvernement choisirait de le rejeter.

Au moment d'écrire ces lignes, les travaux parlementaires n'avaient pas encore atteint les trois lectures ou l'étude en comité précédant la présentation au Sénat. Les députés du NPD et du Bloc québécois exerçaient des pressions pour réduire radicalement le délai de 18 mois prévu pour l'entrée en vigueur.

Les milieux syndicaux ont rapidement approuvé les mesures anti-briseurs de grève, tandis qu'elles ont été vivement critiquées par des groupes représentant l'industrie, que ce soit des petites entreprises, des fabricants ou des exportateurs de céréales.

Réaction des expéditeurs et des entreprises

Bob Ballantyne, conseiller spécial de l'Association canadienne de gestion du fret (AGF), a exprimé au *Maritime Magazine* les points de vue des expéditeurs, leurs préoccupations et les amendements qu'ils souhaitent. L'AGF représente plus de 100 entreprises qui achètent pour plus de 4 milliards de dollars de services de fret par année.

«L'AGF respecte les droits des travailleurs, dit-il, mais il faut tenir compte des effets d'arrêts de travail dans de nombreuses industries qui sont essentielles au fonctionnement de l'économie canadienne, et des répercussions sur la société canadienne. Nous l'avons bien vu lors de la récente grève aux ports de la côte Ouest.

«Bon nombre des industries qui seront touchées par le projet de loi C-58, y compris tous les modes de transport, sont vitales au fonctionnement de l'économie canadienne ainsi qu'à la santé et au bien-être de pratiquement tous les citoyens canadiens.

«Il est vital que le gouvernement pense à l'équilibre entre droits des travailleurs et droits de la société canadienne en général. Dans cette optique, nous croyons que le gouvernement devrait envisager des amendements soit au projet de loi C-58, soit au *Code canadien du travail* pour satisfaire à la nécessité de protéger la société canadienne dans son ensemble pendant un arrêt de travail.

«Des arrêts de travail par exemple dans des ports ou des chemins de fer peuvent causer de grands dommages à l'économie ainsi qu'à la santé et la sécurité publiques. Ils peuvent aussi nuire à la réputation du Canada comme partenaire fiable dans le commerce international. Nous croyons que ces questions doivent être réglées dans le cheminement du projet de loi C-58.

«Le *Code canadien du travail* interdit les arrêts de travail qui auraient un effet immédiat sur la santé et la sécurité publiques. Nous croyons que cette restriction est trop étroite, et devrait être élargie si l'interdiction de travailleurs de remplacement est elle-même élargie.»

En conclusion, M. Ballantyne souligne le fait que dans le projet de loi C-58, l'interdiction n'est pas «absolue», mais sujette à une exception importante. Les employeurs peuvent toujours utiliser comme travailleurs de remplacement leurs employés non syndiqués, pourvu qu'ils n'aient pas engagé ces personnes après le début des négociations.

«Il peut y avoir des situations dans les diverses industries des transports où il serait ainsi possible de poursuivre les activités en partie, du moins pendant une période limitée», estime M. Ballantyne.

Perrin Beatty, président de de la Chambre de commerce du Canada, a fait valoir que les travailleurs de remplacement, même s'ils ne sont pas utilisés souvent, permettent à des organisations dans des secteurs comme le camionnage, le rail, les ports, les télécommunications et le transport aérien de préserver des services essentiels.

La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) a dit du projet de loi C-58 que c'était «une mauvaise nouvelle pour les petites entreprises».

«S'il est adopté, ce projet de loi pourrait prolonger les grèves et augmenter leur fréquence, dit Jasmin Guénette, vice-président de la FCEI. Il y a une raison pour laquelle des projets de lois semblables ont toujours été défaits. Ils confèrent trop de pouvoir aux grands syndicats, et ils sont une menace pour l'économie. Il semble que ce projet de loi a été présenté pour des motifs politiques, et non parce qu'il est nécessaire.»

Approbation des syndicats

En revanche, Lana Payne, présidente nationale d'Unifor, le plus grand syndicat du secteur privé au Canada, soutient qu'au lieu de déstabiliser les relations de travail, le projet de loi C-58 pourrait raccourcir les conflits de travail.

De façon générale, les représentants syndicaux considèrent que les règles actuelles accordent aux employeurs un avantage «injuste» du fait qu'ils puissent engager des travailleurs de remplacement.

Quant à Bea Bruske, présidente du Congrès du travail du Canada, elle maintient que le projet de loi «aidera grandement à établir de l'équité dans les milieux de travail au Canada». Il rééquilibrera le rapport de forces pendant les grèves, en empêchant que les employeurs recourent à des briseurs de grève pour miner le processus de négociation collective.

L'expérience a démontré que des briseurs de grève peuvent envenimer les relations entre travailleurs, parfois au point de mener à des violences sur les lignes de piquetage.

the need to protect the broad Canadian society during work stoppages.

"Work stoppages, such as at ports or at railways cause considerable damage to the economy, as well as to 'public health and safety' and they also impact Canada's reputation as a reliable trading partner in our international trade. We think these issues need to be addressed as Bill C-58 moves forward.

"The Canada Labour Code does prohibit work stoppages that would have an 'Immediate impact on public health and safety'. We think this limitation is too strict and needs to be broadened if the there is going to be increased prohibition of replacement workers."

In conclusion, Mr. Ballantyne said one item in Bill C-58 worth singling out was that the prohibition is not "absolute" and provides one notable exception. Employers can still deploy their existing workforce that are not members of the union as replacement workers as long as they did not hire those individuals after the start of bargaining.

"There may be some situations in the various transportation industries where this would allow operations to continue in part, for a least a limited time," Mr. Ballantyne opined.

Perrin Beatty, President of the Canadian Chamber of Commerce, has pointed out that, though not often used, replacement workers permit organizations in sectors like trucking, rail, ports, telecom and air to preserve critical services.

The Canadian Federation of Independent Business (CFIB) has labelled Bill C-58 as "terrible news for small businesses."

"If passed, this bill could prolong the duration of strikes and increase their frequency," commented Jasmin Guénette, CFIB's vice-president. "There's a reason why similar bills were always voted down. They put too much power in the hands of large unions, and they are a threat to the economy as a whole. It looks like this bill is introduced for political reasons and not because it's necessary."

Union approval

But Lana Payne, the national president of Unifor, Canada's largest private sector union, has countered that rather than destabilizing labour relations Bill C-58 could shorten job actions.

Generally speaking, union officials see present rules according employers an "unfair" advantage by being able to hire replacement workers.

For her part, Bea Bruske, President of the Canadian Labour Congress, has argued that the bill "will greatly help bring fairness to workplaces across Canada." It will rebalance the scales during strikes by preventing employers from using scab labour to undermine the collective bargaining process.

Otherwise, past experience has shown how scabs can inflame divisions among workers - sometimes leading to incidents of violence on picket lines.

©MPA

At the time of writing this report, mediated negotiations between dockers and employers at the Port of Montreal were still at an impasse and had not yet succeeded in renewing a collective agreement expiring on December 31, 2023.

Au moment d'écrire ces lignes, les négociations entre débardeurs et employeurs au port de Montréal se poursuivaient avec l'aide d'un médiateur. Elles étaient encore dans l'impasse à l'approche de l'expiration de la convention collective le 31 décembre 2023.

Port of Montreal in the crosshairs…

Meanwhile, negotiations in progress with more than 1,100 dockers at the Port of Montreal could spark the next waterfront labour flash point in Canada.

In September, the Maritime Employers Association (MEA) began talks with Local 375 of the Canadian Union of Public Employees (CUPE) for a new, four-year collective agreement. The negotiations had barely started before the union asked the federal government to appoint a mediator – an early sign of conflicting demands. More recently, the MEA filed an application to the Canada Industrial Relations Board (CIRB) to have some longshore services declared "essential services" under a section of the *Canada Labour Code*.

The existing labour agreement expired on December 31, 2023.

According to reports that have filtered out, high up on the wish list of the docker union is a 20% hike in wages over four years as well as permanent job security after three years. Among other matters, the MEA is reportedly seeking greater operational flexibility and adjustments on the number of workers benefiting from guaranteed job security. The negotiations are taking place amidst declining traffic trends at Canada's second biggest port.

Le Port de Montréal en ligne de mire...

Entre-temps, les négociations en cours avec plus de 1100 débardeurs au ort de Montréal pourraient mener au prochain conflit ouvert du secteur maritime au Canada.

En septembre, l'Association des employeurs maritimes (AEM) a entamé des discussions avec la section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) en vue d'une nouvelle convention collective de quatre ans. Les négociations venaient à peine de commencer que le syndicat a demandé au gouvernement fédéral de nommer un médiateur – signe précoce de revendications difficiles à concilier. Plus récemment, l'AEM a demandé au Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) de désigner les services de débardage comme services essentiels en vertu du *Code canadien du travail.*

La convention collective actuelle a expiré le 31 décembre 2023.

Selon des informations qui ont filtré, parmi les priorités du syndicat figurent une augmentation salariale de 20 % sur quatre ans ainsi qu'une sécurité d'emploi permanente après trois ans. Quant à l'AEM, il semble qu'elle recherche une plus grande flexibilité opérationnelle et des ajustements quant au nombre de travailleurs profitant d'une sécurité d'emploi garantie. Les négociations se poursuivent alors que le trafic est plutôt en baisse au deuxième port en importance du Canada.

©LOUIS RHÉAUME

NEW PUBLISHER'S MESSAGE
UN MESSAGE DU NOUVEL ÉDITEUR

Après avoir débuté au *Maritime Magazine* en 2003 en tant que directeur du marketing et du développement commercial, je suis enchantée d'assumer le rôle d'éditeur en date du 1er janvier 2024 – ce qui coïncide avec le présent numéro de l'hiver 2023-2024.

Cette publication trimestrielle bilingue (anglais et français) qui entamera bientôt sa troisième décennie est devenue le média de référence pour les acteurs des secteurs du transport maritime / du multimodal / de la logistique du réseau binational Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, de l'Atlantique Nord, du Pacifique et de l'Arctique.

Je suis fière d'être appuyée par l'équipe exceptionnelle qu'a constituée le rédacteur en chef Leo Ryan, également arrivé au *Maritime Magazine* en 2003 dans la foulée d'une carrière prestigieuse, notamment comme chef du bureau du Canada du *Journal of Commerce* de New York, collaborateur régulier de *Lloyd's List* et correspondant étranger à Paris.

Le retentissement international du contenu journalistique et analytique du *Maritime Magazine* nous a valu, l'automne dernier, des invitations spéciales à des événements majeurs du Bureau économique et commercial de Hong Kong et de l'organisme Business Finland. Nos chroniqueurs Colin Laughlan et Julie Gedeon, qui signent respectivement Échos du Pacifique et Échos Verts s'y sont rendus. Leurs comptes rendus se trouvent dans le présent numéro.

De Casablanca au Saint-Laurent

Pour revenir sur mon cheminement, ma passion pour les navires a germé au Maroc, où je suis née. Mes parents s'y étaient établis après avoir fui la Pologne vers la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Dans mon enfance, j'adorais me promener autour des quais du magnifique port de Casablanca. J'étais émerveillée par les navires militaires de l'Alliance atlantique qui allaient et venaient dans la période de la guerre froide. Quand des capitaines m'y invitaient, je m'empressais de grimper à bord, à la découverte d'un univers fascinant.

Lorsque ma famille a émigré à Montréal, nous avons fait la traversée en bateau jusqu'à Halifax. Pendant ce voyage mémorable, je ne soupçonnais pas que mon avenir professionnel serait intimement associé au monde de la navigation commerciale.

Le parcours qui m'amènera au monde maritime canadien a commencé après que j'ai obtenu mon diplôme en relations internationales de l'Université Loyola (aujourd'hui Concordia). Mettant à contribution mes compétences en relations interpersonnelles, en communication et en organisation, j'ai rempli des fonctions clés pour la Corporation des courtiers d'assurances du Québec, pilotant souvent des congrès réunissant jusqu'à 1000 délégués. En 2003, comme consultante, j'ai réalisé un contrat qui me fera prendre un virage décisif : l'organisation à Montréal de la grande conférence et du dîner de gala du centenaire de la Fédération maritime du Canada.

Et nous voilà en 2024. De nombreux observateurs entrevoient une année présentant de grands défis dans un contexte géopolitique mondial turbulent. Cependant, tous les indicateurs économiques ne sont pas négatifs. Quant à notre équipe, nous maintenons le cap!

After first joining *Maritime Magazine* as Marketing and Business Development Director in 2003, I am delighted to have assumed the role of Publisher effective January 1, 2024, coinciding with the actual winter 2023-2024 edition.

This bilingual (English and French) quarterly publication, approaching its third decade, has become recognized as Canada's media outlet of record for maritime/multimodal/ logistics stakeholders involved in the Canada-US Great Lakes/St. Lawrence waterway, North Atlantic, Pacific and Arctic trades.

I am proud to be supported by an outstanding team assembled by Editor Leo Ryan, who also joined *Maritime Magazine* in 2003 following a distinguished career that included Canada Bureau Chief of the New York *Journal of Commerce*, regular contributor to *Lloyd's List*, and as a Paris-based foreign correspondent.

Our magazine's dedicated journalistic, analytical impact internationally was incidentally underscored by special invitations for *Maritime Magazine* to be represented at major events this past fall staged by the Hong Kong Economic and Trade Office and Business Finland. This was a great opportunity not to be missed for our Pacific Horizons columnist Colin Laughlan and Green Horizons columnist Julie Gedeon - as shown in their reports in the current issue.

From Casablanca to the St. Lawrence

Looking back briefly, you might say my love of ships began in Morocco, where I was born from parents who had fled Poland towards the end of the World War II. As a child, a favourite occupation was to wander around the docks of Casablanca - watching with fascination as naval ships especially from the Atlantic Alliance entered and departed from the beautiful port during the Cold War period. It was exciting to climb gingerly aboard at the encouragement of the captains and discover a unique universe.

Some years later, when my family emigrated to Montreal via a memorable passenger ship voyage to Halifax, little did I suspect that my professional future would eventually become closely linked to the commercial shipping world.

But after graduating in International Relations from Loyola University (became Concordia), my interpersonal, communications and organizational skills seemingly brought me on a journey that led to Canada's maritime industry. For a number of years, I fulfilled key executive roles for the Quebec Insurance Broker Corporation, often piloting conventions of up 1,000 people. Then, as a consultant, came what turned out to be a career-defining contract: the organization in Montreal in 2003 of the big centennial conference and gala dinner of the Shipping Federation of Canada.

Last word as we enter 2024: many observers see it as a daunting year of transition amidst global geopolitical turbulence. But not all economic indicators are negative – for our team, it's steady as she goes…

Sophie Belina Brzozowska

From Here, We See Far Ahead

D'ici, on voit loin

PORT QUÉBEC

D'ICI, ON VOIT LOIN

FROM HERE, WE SEE FAR AHEAD

portquebec.ca

Julie Gedeon

La Finlande, grande nation maritime et innovante

La Finlande est une véritable nation maritime. Selon son ministère des Transports, 90 % de ses exportations et presque 80 % de ses importations sont acheminées par la mer.

Avec une population de 5,5 millions, le pays compte quelque 1100 entreprises faisant de la construction/innovation maritime, pour un chiffre d'affaires annuel de 11,5 milliards de dollars canadiens. Le carnet de commandes des chantiers navals s'élevait à 9,7 milliards de dollars au troisième trimestre 2023. Avec les opérations portuaires et maritimes, le nombre d'entreprises grimpe à 1800, et le chiffre d'affaires annuel, à 17,5 milliards de dollars.

La nation nordique souhaite exporter dans le monde entier son savoir-faire pour améliorer la durabilité de l'industrie maritime. La Finlande cherche à établir de nouveaux

Finland: a powerhouse of maritime vocation and innovation

Finland is a true maritime nation with 90 per cent of its exports and nearly 80 per cent of its imports carried by sea, according to its Ministry of Transport.

With a 5.5-million population, the country has some 1,100 companies directly engaged in maritime building/innovation, accounting for C$11.5 billion in annual turnover. The orderbook for shipyards in 2023's Q3 alone was $9.7 billion. When port and shipping operations are included in this cluster, the number rises to 1,800 enterprises with $17.5 billion in yearly business.

The Nordic country is keen to offer its expertise globally to improve the maritime industry's sustainability as it seeks new partnerships and markets, especially after severing nearly all trade relations with Russia.

Maritime Magazine *columnist Julie Gedeon is pictured with the global media group that recently visited Finland courtesy of Business Finland, alongside Royal Caribbean's* ***Icon of the Seas****, the world's largest cruise ship set to sail in January 2024.*

La chroniqueuse du ***Maritime Magazine*** Julie Gedeon a participé à la visite des médias internationaux en Finlande, à l'invitation de l'organisme Business Finland. À l'arrière-plan, l'**Icon of the Seas** de la Royal Caribbean, le plus grand paquebot de croisière au monde, s'apprêtait à appareiller en janvier 2024.

©BUSINESS FINLAND

©WÄRTSILÄ

©WÄRTSILÄ

Photos of the Wärtsilä Sustainable Technology Hub and fuel lab: a prime illustration of Finland's impressive innovation initiatives.

Le centre de technologie et laboratoire de carburants de Wärtsilä est un bel exemple des impressionnantes initiatives finlandaises en matière d'innovation.

A tax-funded agency, Business Finland provides enterprises in various sectors with research grants, development/pilot project loans, export promotion, internationalization guidance, and other assistance. Its financial backing and other resources are sometimes extended to foreign enterprises with either a significant presence in Finland or partnership with a domestic firm.

This year's overall R&D investment budget was almost C$900 million, about 3.5 per cent of Finland's GNP and will be raised to C$973 million next year with the goal of making it four per cent of GNP by 2030.

Business Finland recently invited *Maritime Magazine* to participate in a five-day international media tour of its leading maritime enterprises to showcase their innovation and expansive network of expertise. For instance, shipyards only do about 20 per cent of the work on a cruise vessel these days with the rest being designed and installed by these clustered resources. When it comes to the world's ice breakers, 80 per cent have Finnish design and 60 per cent are built in the country.

"We don't just build ships but innovate with our customers to give them the most value out of a vessel," says Markku Jokela, Business Finland's account manager for Accounts and Ecosystems, Manufacturing. "We're very good at dealing with difficult challenges."

partenariats et à percer de nouveaux marchés, surtout depuis qu'elle a rompu presque toute relation commerciale avec la Russie.

L'organisme gouvernemental Business Finland fournit aux entreprises de divers secteurs des subventions de recherche, des prêts pour des projets pilotes, des services de promotion des exportations, des conseils sur le commerce international et d'autres formes d'aide. Son appui financier et autres ressources sont parfois offerts aussi à des entreprises étrangères qui ont une présence importante en Finlande ou qui établissent un partenariat avec une entreprise finlandaise.

Cette année, le budget global affecté à l'investissement dans la R-D s'élevait à presque 900 millions de dollars canadiens, soit environ 3,5 % du PNB du pays. Il sera porté à 973 millions de dollars l'année prochaine, et le but est de grimper à 4 % du PNB d'ici 2030.

Business Finland a récemment invité le *Maritime Magazine* à une tournée des médias internationaux, une visite de cinq jours à la découverte de son vaste réseau d'expertise et d'innovation. Les chantiers navals ne font aujourd'hui qu'environ 20 % du travail sur un paquebot de croisière, les ressources de ce réseau assurant le reste – conception et installation. Fait notable concernant les brise-glaces de par le monde: 80 % sont de conception finlandaise, et 60 % sont construits en Finlande.

«Nous ne faisons pas que construire des navires, mais nous innovons, avec nos clients, pour maximiser la valeur qu'ils obtiennent d'un navire, dit Markku Jokela, respon-sable des comptes et des écosystèmes, secteur manufacturier, à Business Finland. Nous sommes très bons pour relever de grands défis.»

Le facteur Wärtsilä

Les PDG et autres cadres supérieurs qui ont pris du temps pour chaque présentation ont témoigné de la fierté et de la passion pour ce que ces entreprises peuvent réaliser. La visite du centre de technologie de Wärtsilä (Sustainable Technology Hub – STH, pôle technologique durable, en français) en est un bel exemple. Wärtsilä est leader mondial parmi les fabricants de moteurs marins. L'entreprise travaille en collaboration avec divers innovateurs pour proposer un éventail de produits à utiliser avec des carburants carboneutres et pour rendre ses propres opérations carboneutres d'ici 2030.

Wärtsilä exporte 99 % de sa production et détient 44 % du marché des moteurs à quatre temps, et plus de 12 % du marché des moteurs auxiliaires. «Un navire sur trois dans le monde est doté d'équipement Wärtsilä, et nous assurons le service pour un navire sur deux, dit Juha Kytölä, directeur de la R-D et de l'ingénierie. Avant, on achetait un moteur et on ajoutait quelque chose par la suite. Maintenant, l'accent est mis sur un système complet, avec ses nombreux éléments et avec davantage de solutions numériques mises en jeu pour aider les clients à utiliser leurs actifs au mieux.»

The Wärtsilä factor

The CEOs and other top management who made time for each presentation reflect the pride and passion in sharing what these enterprises can accomplish. The visit to the Wärtsilä Sustainable Technology Hub (STH) was a prime example. The world's leading marine engine manufacturer is working in a collaborative way with various innovators to offer a portfolio of products for use with net-zero carbon fuels and to make its operations carbon neutral by 2030.

With 99 per cent of its manufacturing already destined for export, Wärtsilä has a 44 per cent share of the four-stroke engines market and more than 12 per cent for auxiliary engines. "Every third ship in the world has Wärtsilä equipment, and we're servicing every second ship globally," relates Juha Kytölä, the R&D & Engineering director. "It used to be that you bought an engine on its own and later added something else, but now the focus is on an entire system's many elements with more digital solutions coming into play to assist customers in how to best use their assets."

Wärtsilä has increased its R&D spending from 3.2 per cent of 2018 net sales to 4.1 per cent of 2022 net sales, which amounts to more than CAN$632 million. Most of this money is focused on decarbonization research, with a significant portion going to the STH.

The STH Partner Campus invites customers, partners, academia and other innovators to work on maritime-related solutions and new business ideas together. "When people first arrive, we have to coach them on this model of collaboration," Mr. Kytölä says. "That's how we know we have something really new here in terms of our approach."

Within this network, innovative risks, data and insights are shared with proprietary arrangements worked out fairly. Wärtsilä on its own had 2,850 patents and/or patent applications as of January 2023.

The STH tests and validates promising solutions. Realizing how quickly innovation now evolves, the STH has replaced product-specific assembly lines with areas dedicated to small, medium or large test products that are fully assembled by a dedicated team. This demand-drive flow keeps operations lean and flexible.

Extensive 3D printing capabilities help with the rapid innovation. Changes to plastic components, as well as some metal pieces, are completed and re-tested much faster and with a much lighter footprint than with traditional manufacturing. As much of 80 per cent of materials are transported using automated guided vehicles.

Significant investment has been made in the latest testing systems to validate the designs and engineering solutions of not only the Wärtsilä engines, but all the auxiliary equipment being invented by or with partners.

Efforts towards Wärtsilä's carbon neutral goals at the STH include having all thermal energy produced during engine tests and other processes collected into a large storage tank for reuse in house. Any excess power is fed back to the grid. STH is aiming to achieve self-sufficiency in terms of both its electricity and heat consumption with its performance already above industry average at 75-per-cent peak efficiency.

The progress made since the STH was launched in June 2022 abounds. Wärtsilä began serial production for engines with methanol operation this year. It has also achieved success with a 70-per-cent ammonia blend. "We could bump that up to 100 per cent, but the markets aren't yet asking for that with it currently being three to five times more expensive than fossil fuels," Mr. Kytölä shares.

Gas engines using a blend containing 25-per-cent hydrogen volume within natural gas have been released for markets. Pure hydrogen operation has also been achieved with the research continuing into using electrolysis to split water molecules into hydrogen and oxygen.

Wärtsilä is just one of the companies in Finland saying a big Hei! to more possibilities in terms of North America's maritime sustainability.

Wärtsilä a augmenté ses dépenses en R-D, passant de 3,2 % des ventes nettes en 2018 à 4,1 % des ventes nettes en 2022, ce qui équivaut à plus de 360 millions de dollars canadiens. Ces fonds servent surtout à la recherche sur la décarbonisation, et une part importante va au STH.

Le campus des partenaires du STH invite clients, partenaires, universitaires et autres innovateurs à travailler ensemble à des solutions et de nouvelles idées commerciales pour le secteur maritime. «Lorsque les personnes arrivent, nous devons les former à ce nouveau modèle de collaboration, dit M. Kytölä. C'est ainsi que nous savons avoir quelque chose de réellement nouveau ici en termes de démarche.»

Au sein de ce réseau, les risques pris pour innover, les données et les découvertes sont partagées, et les droits de propriété sont réglés équitablement. Wärtsilä comptait en janvier 2023 à elle seule 2850 brevets ou demandes de brevet.

Le STH teste et valide les solutions prometteuses. Tenant compte de la vitesse à laquelle l'innovation évolue aujourd'hui, le STH a remplacé les chaînes de montage spécialisées par des zones où des équipes sont affectées à la production respectivement de prototypes de petite taille, de taille moyenne ou de grande taille. Ces dispositions adaptées à la demande font que les opérations sont simplifiées et flexibles.

De vastes capacités d'impression 3D facilitent l'innovation rapide. Des variantes de composants en plastique ou même en métal sont réalisées et mises à l'essai bien plus rapidement et simplement qu'avec les méthodes traditionnelles de fabrication. Jusqu'à 80 % des matériaux sont transportés au moyen de véhicules automatisés.

Un grand investissement a été effectué dans les plus récents systèmes de mise à l'essai pour valider les conceptions et les solutions techniques non seulement de moteurs Wärtsilä, mais aussi d'équipement auxiliaire inventé par ou avec des partenaires.

Parmi les efforts consacrés aux objectifs de carboneutralité de Wärtsilä au STH, toute l'énergie thermique produite dans les tests de moteurs et d'autres processus est collectée dans un grand réservoir pour être réutilisée à l'interne. Toute énergie excédentaire est renvoyée au réseau. Le STH vise l'autosuffisance tant pour son électricité que pour son chauffage, et elle atteint déjà une efficacité de pointe de 75 %, ce qui est supérieur à la moyenne de l'industrie.

Le progrès réalisé depuis le lancement du STH en juin 2022 est impressionnant. Wärtsilä a commencé cette année la production en série de moteurs au méthanol. Elle a aussi réussi à intégrer un mélange d'ammoniac à 70 %. « Nous pourrions aller jusqu'à 100 %, dit M. Kytölä. Mais les marchés n'en demandent pas encore autant, puisque c'est actuellement trois à cinq fois plus coûteux que des carburants fossiles. »

Des moteurs utilisant un mélange de 25 % d'hydrogène et de gaz naturel ont été mis en marché. Un fonctionnement à l'hydrogène pur a aussi été mis au point, et la recherche se poursuit sur la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau.

Wärtsilä n'est qu'une des nombreuses entreprises finlandaises toutes disposées à saisir davantage de possibilités de contribuer à la durabilité du secteur maritime nord-américain.

Tom Peters

PSA Halifax vise la croissance avec un portail pour grands navires

En 2022, PSA Halifax a fait l'acquisition du terminal de Ceres à l'anse Fairview, auprès de Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK). En 2019, le groupe avait déjà acquis le terminal à l'extrémité sud du Port d'Halifax, auprès de Macquarie Infrastructure Partners.

Les deux terminaux ont adopté l'identité PSA Halifax, et celui du sud est maintenant appelé Atlantic Hub, et celui de Ceres, Fairview Cove. PSA dispose de «baux à long terme» pour les deux terminaux, dit Jonathan Chia, responsable du développement de l'entreprise, PSA Halifax.

PSA Halifax mapping growth strategy for 'big ship' gateway

In 2022, PSA Halifax acquired the Ceres Terminal in Fairview Cove, Halifax, from Nippon Yusen, Kabushiki Kaisha (NYK) and prior, in 2019, had acquired the Port of Halifax's south end terminal from Macquarie Infrastructure Partners.

The two terminals fell under the PSA Halifax brand, the south end terminal now the Atlantic Hub and Ceres now Fairview Cove. PSA has "long-term leases" on both terminals, says Jonathan Chia, Head of Commercial and Corporate Development, PSA Halifax.

More new super post-Panamax cranes have arrived PSA Halifax, bolstering the Nova Scotia port's big ship container capacity.

De nouvelles grues super post-Panamax sont arrivées à PSA Halifax. Le port néo-écossais pourra d'autant mieux desservir de grands navires.

©PORT OF HALIFAX

When PSA took control of Halifax's only two container terminals, the term "monopoly" quietly became the elephant in the room. There was chatter behind the scenes that PSA was making changes and making demands that were not so popular.

However, PSA Halifax wasted no time in pushing ahead with promised investments.

In a recent conversation with Jonathan Chia on a number of issues, including the two, new super-post Panamax cranes that arrived in early November, it became clear that PSA Halifax is plotting a growth strategy for the port.

PSA also plans to upgrade the temperature controlled cargo (reefer) infrastructure and increase the number of electrical plugs from 400 to 700 by the middle of 2024.

PSA planifie aussi d'améliorer l'infrastructure pour les conteneurs à température contrôlée (réfrigérés), et augmenter le nombre de prises électriques, de 400 à 700, d'ici le milieu de 2024.

First, the cranes will make a big impact. They can handle ships 24 containers wide and with capacities of over 20,000 TEUs (twenty foot-equivalent units). It is unlikely Halifax will see the 20,000 TEU plus vessels but it will most likely, at some point, see ships of 18,000 TEU capacity, which can stack 24 TEU wide.

The biggest vessels to call Halifax to this point, have had 16,000 TEU capacity.

Distribution hub potential

Mr. Chia says Halifax, being the first container port of call on Canada's East Coast, can play a role as a distribution hub. Vessels of 18,000 TEUs could arrive in Halifax, drop 2,000 containers or more and have them loaded onto feeder vessels for distribution to smaller ports in Atlantic Canada and on the East Coast.

This distribution option is not for the present but an idea for the future, says Mr. Chia.

The new cranes will be added to the five, existing super-post-Panamax cranes at the Atlantic Hub. They will be operational by January 2024 and will play an important role in expanding the port's capacity from 1.1 million to 1.4 million TEUs by the end of 2024.

"We will now have three, STS cranes that are fully capable of handling vessels larger than 20,000 TEUs in size with no limitations. This means higher vessel productivity and faster turnaround times for mega vessels," said Jan Van Mossevelde, CEO of PSA Halifax.

Kevin Piper, President of the Council of the International Longshoremen Association (ILA)Locals observes that the new cranes, come at "an opportune time, with bigger vessels calling at the Atlantic Hub terminal. We are confident that the ILA is well equipped to deliver industry -leading productivity and service level to the shipping lines calling Halifax."

Quand PSA a pris le contrôle des deux seuls terminaux à conteneurs d'Halifax, d'aucuns ont redouté les conséquences d'une situation de monopole. Il se disait en coulisses que PSA effectuait des changements et formulait des demandes qui n'étaient guère appréciés.

Cependant, PSA Halifax n'a pas tardé à réaliser des investissements promis.

Récemment, dans une discussion avec Jonathan Chia sur divers sujets, y compris les deux nouvelles grues super post-Panamax qui sont arrivées début novembre, il est devenu évident que PSA Halifax prépare une stratégie de croissance au Port.

D'abord, les grues auront un grand impact. Elles peuvent servir des navires de 24 conteneurs de largeur et d'une capacité de plus de 20 000 EVP (équivalents 20 pieds). Il est peu probable qu'Halifax accueille des navires de 20 000 EVP et plus, mais il est très probable que le Port recevra un jour des navires de 18 000 EVP empilant des conteneurs sur une largeur de 24 EVP.

Les plus grands navires à venir à Halifax jusqu'à présent faisaient 16 000 EVP de capacité.

Potentiel comme plaque tournante

M. Chia soutient qu'Halifax, étant le premier port d'escale pour conteneurs sur la côte eEst du Canada, peut jouer un rôle comme plaque tournante. Des navires de 18 000 EVP pourraient arriver à Halifax et y déposer 2000 conteneurs ou plus qui seraient ensuite chargés à bord de navires collecteurs pour être livrés dans de plus petits ports du Canada atlantique et de la côte Est.

L'option de centre de distribution n'est pas pour aujourd'hui, mais une idée pour l'avenir, précise M. Chia.

Les nouvelles grues s'ajouteront aux cinq super post-Panamax déjà en place à l'Atlantic Hub. Elles seront opérationnelles d'ici janvier 2024, et elles seront importantes pour l'expansion de la capacité du Port, de 1,1 million d'EVP à 1,4 million d'ici la fin 2024.

«Nous aurons maintenant trois grues navire-terre pleinement capables de desservir des navires de plus de 20 000 EVP sans restriction. La productivité des navires en sera accrue, et la durée d'escale en sera raccourcie pour les méganavires», dit Jan Van Mossevelde, PDG de PSA Halifax.

Kevin Piper, président de la section locale de l'Association internationale des débardeurs, fait remarquer que les nouvelles grues arrivent «à point, vu les plus grands navires arrivant au terminal Atlantic Hub. Nous avons toute confiance que l'Association internationale des débardeurs est bien équipée pour fournir une productivité et un niveau de service du meilleur niveau aux compagnies maritimes faisant escale à Halifax».

Autre élément à retenir de la conversation avec M. Chia, il a mentionné un plan quinquennal d'amélioration de l'infrastructure au terminal Fairview Cove. Celui-ci n'a plus manutentionné de conteneurs réfrigérés depuis des années.

M. Chia dit que PSA planifie d'améliorer l'infrastructure pour les conteneurs à température contrôlée (réfrigérés), et d'augmenter le nombre de prises électriques, de 400 à 700, d'ici le milieu de 2024.

PSA prévoit aussi acheter une nouvelle grue pour le terminal. La commande n'a pas encore été passée, car toutes les spécifications n'ont pas encore été précisées. M. Chia laisse toutefois entendre que la grue pourrait desservir des navires jusqu'à 22 conteneurs de largeur.

Il y a aussi dans les projets une nouvelle barrière haute technologie pour camions et l'ajout de quatre grues-portiques. PSA achète huit nouvelles grues portiques électriques sur pneus pour l'Atlantic Hub. Lorsqu'elles seront opérationnelles, quatre des meilleures qui y sont actuellement seront déplacées au terminal Fairview Cove.

PSA a pris la décision d'envoyer tous les navires de 8000 EVP ou moins à Fairview, pour faire place aux plus grands navires à l'Atlantic Hub. Certains transporteurs n'ont pas été enchantés de ce changement, mais il s'avère qu'il a été positif pour la ville. Environ 25 % des 12 000 à 13 000 camions qui traversent le centre-ville d'Halifax ont été retirés de ces rues puisqu'ils vont maintenant à Fairview Cove, plus au nord de la ville. Les émissions de carbone ont baissé en conséquence.

Another takeaway from the conversation with Mr. Chia was mention of a five-year infrastructure improvement plan for the Fairview Cove terminal which hasn't handled reefer cargo in many years.

Mr. Chia said PSA plans to upgrade the temperature controlled cargo (reefer) infrastructure and increase the number of electrical plugs from 400 to 700 by the middle of 2024.

PSA is also planning to buy a new crane for the terminal. The order has not yet been placed as all the specifications have not been finalized but Mr. Chia suggested the crane would be able to handle ships up to 22 containers wide.

There are also plans for a new high-tech truck gate and the addition of four gantry cranes. PSA is buying eight, new electric rubber tired gantry (RTGs) cranes for Atlantic Hub and when they become operational, four of the best present RTGs will be moved to Fairview Cove.

PSA made the decision to send all vessels with 8,000 TEU capacities or less to Fairview to make room for the larger ships at Atlantic Hub. There were carriers not pleased with the move but it turned out to be positive for the city. Approximately 25% of the 12,000 to 13,000 trucks that move through downtown Halifax were removed from those streets since they now go to Fairview Cove at the city's north end. Obviously this fueled a significant decline in carbon emissions.

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

Colin Laughlan

Des politiques protectionnistes minent les plans de décarbonisation du transport maritime

HONG KONG – Il est bien évident que les conflits géopolitiques actuels nuisent au commerce international, mais le point de vue sur la question exprimé par Guy Platten, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), n'en est pas moins un signal d'alarme pour les gouvernements du monde entier. Prenant la parole lors du Forum mondial des marchands maritimes tenu à Hong Kong pendant sa Semaine maritime 2023, du 20 au 25 novembre, M. Platten a présenté un sombre scénario. C'est non seulement la croissance économique mondiale engendrée par le commerce libéralisé qui a été entravée, mais aussi les plans de décarbonisation du transport maritime. Dans son allocution sur le thème de la transformation des tendances du commerce par la régionalisation économique, M. Platten a livré un message brutal.

«Nous voyons une nouvelle menace émerger du fait de politiques gouvernementales protectionnistes, dit-il. Après des décennies de progrès de l'ouverture des marchés, le mouvement commence à s'inverser, avec des restrictions nuisibles découlant de guerres commerciales.» Évoquant l'étude de 2021 du CIMM sur le protectionnisme dans les économies maritimes, il a rappelé que «même de modestes réductions des restrictions touchant le transport maritime peuvent augmenter le PIB de certaines économies d'autant que 3,4 %».

Alors que l'étude du CIMM porte sur la croissance économique potentielle en l'absence de politiques entravant le commerce, une étude plus récente des économistes du FMI, «Les coûts de la fragmentation économique», porte sur le déclin économique projeté en conséquence des changements en cours dans les tendances du commerce. Au pire, si tous les pays étaient contraints de choisir entre le bloc États-Unis-Union européenne ou le bloc Chine-Russie, le PIB mondial perdrait 2,3 %, les économies avancées subissant une perte permanente d'entre 2,0 et 3,0 %, et les pays à faible revenu, de plus de 4,0 %.

Protectionist policies undermining global shipping's decarbonization plans

HONG KONG – It may be something of a truism that current geopolitical conflicts are having a detrimental effect on international trade, but the take on the matter by Guy Platten, Secretary General of the International Chamber of Shipping (ICS), is an alarming wake-up call to governments everywhere. Speaking to the World Maritime Merchants Forum during Hong Kong's 2023 Maritime Week November 20 – 25, Mr. Platten presented a sombre scenario not only with the impairment of GDP growth that liberalised trade has brought to the world's economies, but for the success of shipping's decarbonization plans as well. In his speech, "The Reshaping of Shipping Patterns by Economic Regionalisation," Mr. Platten's message was blunt.

"We are seeing a new threat emerging by government protectionist policies. Decades of progress in open markets have begun to reverse in recent years, with damaging restrictions due to trade wars." Referring to a 2021 ICS study, Protectionism in Maritime Economies, he pointed out that "even modest reductions in restrictive measures affecting maritime transport could increase some economies' GDP up to 3.4%."

Indeed, while the ICS study looks at the potential for economic growth without trade-restrictive policies, a more recent study by IMF economists earlier this year, The Cost of Geoeconomic Fragmentation, shows the flip side with economic declines projected from current shifting trade patterns. In a worst case scenario, permanent losses where all countries are forced to choose between US-EU or China-Russia blocs, global output losses are projected at 2.3% of global GDP and permanent losses for advanced economies between 2.0% and 3.0%, with low income countries losing more than 4.0% GDP.

The bustling port/city of Hong Kong recently played host to a big gathering of world shipping industry representatives.

Le port et la ville de Hong Kong débordent d'activité. Ils ont récemment accueilli une grande rencontre de l'industrie maritime mondiale.

©DREAMSTIME

Guy Platten, Secretary General of the International Chamber of Shipping, warns that shipping patterns are being threatened by various government protectionist policies.

Les politiques protectionnistes de certains gouvernements menacent de bousculer le commerce maritime, prévient Guy Platten, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande.

©ICS

Cry of alarm from ICS's Guy Platten

Now a new dimension as revealed by Mr. Platten is that geopolitics is also threatening the development and distribution of the low carbon fuels required to meet the IMO's timelines for GHG emissions in the maritime sector. In an exclusive interview in Hong Kong following his speech, Mr. Platten explained to *Maritime Magazine* why it is imperative that governments around the world cooperate for the sake of shipping's decarbonisation: "This whole initiative is in peril unless governments start really coordinating on what and where fuels are going to be made, and where they're going, and how they're going to be transported."

But he added, the natural inclination of some politicians is to impose barriers. "It's actually quite counterproductive. It's not so much tariffs that cause the problems, it's the non-tariffs, the increased bureaucracy, the extra checks."

"We're just about there now to do the transition. We've got ammonia engines coming on stream next year. We've got methanol engines coming on. Carbon capture and storage is really starting to mature, and there are other possibilities as well, including bio-fuels and all the rest of it. So I believe that technology-wise the industry is going to be ready to decarbonize and to completely transition."

Coordinated strategy needed on availability of new fuels

"The issue lies in the availability of new fuels. It's going to be really important, if we're going to actually transition, we have a coordinated strategy to develop and manufacture the new fuels. And also to be able to transport them from where they are manufactured to where they're going to be needed. And this is going to cause trading patterns to shift," he said.

"What we need to see from government right now is what their strategic approach is going to be."

Ironically, the day after Mr. Platten's speech in Hong Kong, Canada's Minister of Finance tabled as part of the federal government's 2023 Fall Economic Statement, a new "Policy Statement Ensuring Reciprocal Treatment of Canadian Businesses Abroad." While reiterating the

Guy Platten, du CIMM, sonne l'alarme

Maintenant, M. Platten ajoute que la géopolitique menace aussi le développement et la distribution des carburants à faible teneur en carbone nécessaires pour respecter l'échéancier de l'OMI concernant les émissions de GES dans le secteur maritime. Dans une entrevue exclusive à Hong Kong à la suite de son allocution, M. Platten a expliqué au *Maritime Magazine* pourquoi il est impératif que les gouvernements du monde entier coopèrent à la décarbonisation du transport maritime: «Toute l'initiative est en péril à moins que les gouvernements commencent à se coordonner véritablement quant aux carburants qui seront produits, où ils seront produits, où ils seront utilisés et comment ils seront transportés.»

Cependant, il note que l'inclinaison naturelle de certains politiciens est d'imposer des obstacles. «Voilà qui est de fait très contre-productif, dit-il. Ce n'est pas tant les tarifs douaniers qui posent problème, ce sont les obstacles non tarifaires, l'accroissement de la bureaucratie, le surcroît de vérifications. «Nous sommes presque prêts maintenant à faire la transition. Nous avons des moteurs à l'ammoniac qui arrivent l'année prochaine. Nous aurons bientôt des moteurs au méthanol. Le captage et stockage du carbone commence à prendre forme. Il y a aussi d'autres possibilités comme des biocarburants et tout le reste. Donc je crois qu'en termes de technologie, l'industrie sera prête à décarboniser et à effectuer une transition complète.»

Il faut une stratégie coordonnée sur la disponibilité des nouveaux carburants

«Le problème concerne la disponibilité des nouveaux carburants. Ce sera réellement important, pour effectuer la transition, d'avoir une stratégie coordonnée sur la mise au point et la production des nouveaux carburants. Aussi, nous devrons pouvoir les transporter du lieu où ils sont produits au lieu où ils seront utilisés. Il en découlera des changements dans les tendances du commerce.

«Ce que nous devons savoir des gouvernements aujourd'hui est quelle sera leur démarche stratégique.»

Ironiquement, au lendemain du discours de M. Platten à Hong Kong, la ministre des Finances du Canada déposait dans le cadre de l'énoncé économique de l'automne 2023 du gouvernement fédéral un nouvel «Énoncé de politique sur l'obtention d'un traitement réciproque pour les entreprises

canadiennes à l'étranger». Tout en réitérant la position habituelle du Canada en faveur de la libéralisation des échanges et d'un ordre mondial fondé sur des règles régissant un système commercial multilatéral, le document désigne «l'approvisionnement auprès de pays amis» comme un des objectifs prioritaires du Canada. Il prend aussi un virage nettement à droite face à ce que le gouvernement considère comme des obstacles commerciaux injustes dans les relations internationales du Canada: «À l'avenir, le gouvernement du Canada considérera la réciprocité comme un élément clé de la conception de nouvelles politiques, au lieu de recourir à des politiques réciproques ponctuelles pour répondre à des mesures précises prises par d'autres pays.»

Le problème sous-jacent réside certainement dans les retards causés par les États-Unis dans les nominations à l'Organe d'appel de l'OMC, mais le Canada s'est maintenant avancé en territoire périlleux avec une politique défensive pragmatique consistant à «accorder, au Canada, le même traitement que celui que subissent les produits et les fournisseurs canadiens dans ces pays». Qu'on la qualifie de politique de réciprocité ou de représailles, la pratique commerciale du Canada pourrait aisément sombrer dans une spirale descendante anéantissant les progrès réalisés dans le commerce mondial depuis trois décennies. Selon M. Platten: «Avec toutes les tensions géopolitiques dans le monde, tout ce qui se passe avec le changement climatique, la tendance à l'approvisionnement de proximité ou auprès de pays amis, tout ce qui se passe avec les routes commerciales, je crois qu'il faut que quelqu'un plaide en faveur d'un commerce libre et équitable.»

usual Canadian position of support for liberalised trade and upholding a rules-based international order in a multilateral trading system, the document maintains "friendshoring as a top of mind objective." It takes a hard right turn with the government seeking to address unfair trade barriers in Canada's trading relationships. "Going forward, the Government of Canada will consider reciprocity as a key design for new policies, rather than employing ad hoc reciprocal policies as a response to specific actions by other countries."

While the underlying problem surely resides with the US-led hold-up of appointments to the Appellate Body of the WTO, Canada has now ventured into dangerous territory with a defensive policy pragmatism of "being prepared to match at home the treatment that Canadian goods and suppliers face in those countries." Whether its called reciprocal or retaliatory, Canada's trade practice can easily get caught in the downward spiral that is reversing the world's international trade progress made over the past three decades. In Mr. Platten's words: "With all the geopolitical tensions going on in the world, all the different things happening with climate change, near-shoring and friend-shoring, all sorts of things going on in terms of trade routes, I think someone has to make the case to advocate for free and fair trade."

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

Nick Savvides

Les coûts d'expédition augmenteront avec le système d'échange de quotas d'émissions de l'UE

Le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE) pour le transport maritime est entré en vigueur le 1er janvier. Tous les navires allant et venant par les ports de l'UE sont soumis à une taxe sur les émissions. D'autres mesures toucheront aussi le transport maritime mondial passant par les ports européens.

Selon la firme-conseil en matière maritime Drewry, les navires se rendant dans des ports européens devront payer 3,6 milliards de dollars pour les émissions de carbone, et cette redevance pourrait augmenter à mesure que l'Europe accentuera ses efforts dans la lutte aux changements climatiques. Cependant, des analystes notent que cela ne représentera

Shipping costs to increase under EU Emissions Trading System

The EU Emissions Trading System (EU ETS) for shipping was introduced on January 1 with all ships entering and leaving EU ports subject to an emissions charge. This report singles out the key details of significant new regulations impacting on global shipping through European ports.

According to Drewry shipping consultancy, vessels sailing to European ports face a combined carbon emissions bill of $3.6 billion, and this levy could increase as Europe steps up efforts to combat climate change. But analysts point out this will represent a small percentage of revenues generated by global carriers and there

As of January 1, 2024, all ships entering and leaving EU ports are subject to an emissions levy.

Depuis le 1er janvier 2024, tous les navires allant et venant de ports de l'UE sont soumis à une taxe sur les émissions.

©PORT OF HAMBURG

should be a limited impact on prices consumers pay for goods.

In its first year of operation the EU ETS will be paid on 40% of emissions in the first year, rising to 70% the year after and 100% in 2026. Emissions will be paid for by carriers buying EU allowances (EUAs). The cost of the EUAs will be variable and will reflect the cost of reducing emissions.

Calculations for 2024 emissions will be made and paid in September 2025, following the collection of data throughout the year.

EU ETS charges will be made on 100% of intra-European journeys and on 50% of journeys that begin or end outside of European waters.

Taiwan shipping line Evergreen was the first carrier to announce its EU ETS charges in mid-November, with the carrier announcing a charge of €17 per dry container and €26 per reefer to the US to and from the Mediterranean and Black Sea. North European charges across the Atlantic will be €19 for a dry box and €29 for a reefer.

At today's prices a €17/teu charge from the Mediterranean to the US would increase to €29.75/teu in 2025 and €42.50 from 2026, for a dry container. While a reefer which is charged at 26/teu in 2024, would be priced at €45.50 in 2025 and €65/reefer in 2026.

Range of new measures

A range of new measures are being introduced by both the EU and IMO that are designed to limit emissions from shipping and will raise the cost of shipping goods as a result.

The IMO's Carbon Intensity Indicator (CII) is already in place but is considered a flawed regulation which will be reviewed in 2026, along with the Energy Efficiency for Existing ships Index (EEXI).

IMO secretary general Kitack Lim said that the regulator was looking to introduce a global solution for a market-based measure (MBM), with discussions for the new measure already under way.

"The EU will respect a global solution [for a MBM] by IMO, we have a plan to develop an economic measure by 2025 and that will enter into force in 2027," said Mr. Lim.

FuelEU, which, like the EU ETS is a part of the Fit for 55 package of greenhouse gas (GHG) abatement measures, will mandate the use of low greenhouse gas fuels and will be applied from January 2025 with monitoring beginning from 31 August 2024.

FuelEU will require the GHG intensity in marine fuels to reduce by 2% in 2025, rising to 6% in 2030, 14.5% in 2035 and 31% from 2040. In addition, any vessel over 5,000gt will be required to connect to the onshore power supply if the ship is docked for two or more hours.

These regulations are directly linked to vessel operations, but shipping companies headquartered in Europe will also need to meet the Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), which has been enforced since 5 January this year.

qu'un faible pourcentage des recettes des transporteurs mondiaux, et que les répercussions devraient être limitées sur les prix que les consommateurs paient pour des biens.

Dans sa première année, le SEQE-UE fera payer sur 40 % des émissions. Ce sera 70 % l'année suivante, puis 100 % en 2026. Les émissions seront payées par les transporteurs, par l'achat de quotas d'émissions de l'UE (EU allowances – EUA). Le coût des EUA sera variable, tenant compte du coût d'une réduction des émissions.

Les calculs pour les émissions de 2024 et les paiements correspondants seront faits en septembre 2025, après que les données auront été recueillies toute l'année.

Les frais du SEQE-UE s'appliqueront à 100 % des trajets intra-européens, et à 50 % des trajets qui commencent ou aboutissent hors des eaux européennes.

La compagnie maritime taïwanaise Evergreen a été la première à annoncer ses frais relatifs au SEQE-UE, à la mi-novembre. Elle demandera 17 € par conteneur sec et 26 € par conteneur réfrigéré entre les États-Unis et la Méditerranée ou la mer Noire. Les frais pour les trajets transatlantiques en Europe du Nord seront de 19 € par conteneur sec et 29 € par conteneur réfrigéré.

Les frais de 17 €/EVP de la Méditerranée aux États-Unis, aux prix d'aujourd'hui, augmenteraient à 29,75 €/EVP en 2025 et à 42,50 € en 2026, le tout pour un conteneur sec. Pour un conteneur réfrigéré, ce sera 26 €/EVP en 2024, 45,50 € en 2025 et 65 € en 2026.

Une série de nouvelles mesures

Tant l'UE que l'Organisation maritime internationale (OMI) adoptent une série de nouvelles mesures visant à limiter les émissions du transport maritime. Elles augmenteront le coût du transport de fret.

L'indicateur d'intensité carbone (Carbon Intensity Indicator – CII) de l'OMI est déjà en place, mais sa réglementation est considérée comme étant boiteuse. Elle sera révisée en 2026, comme le sera aussi l'indice d'efficacité énergétique des navires existants (Energy Efficiency for Existing ships Index – EEXI).

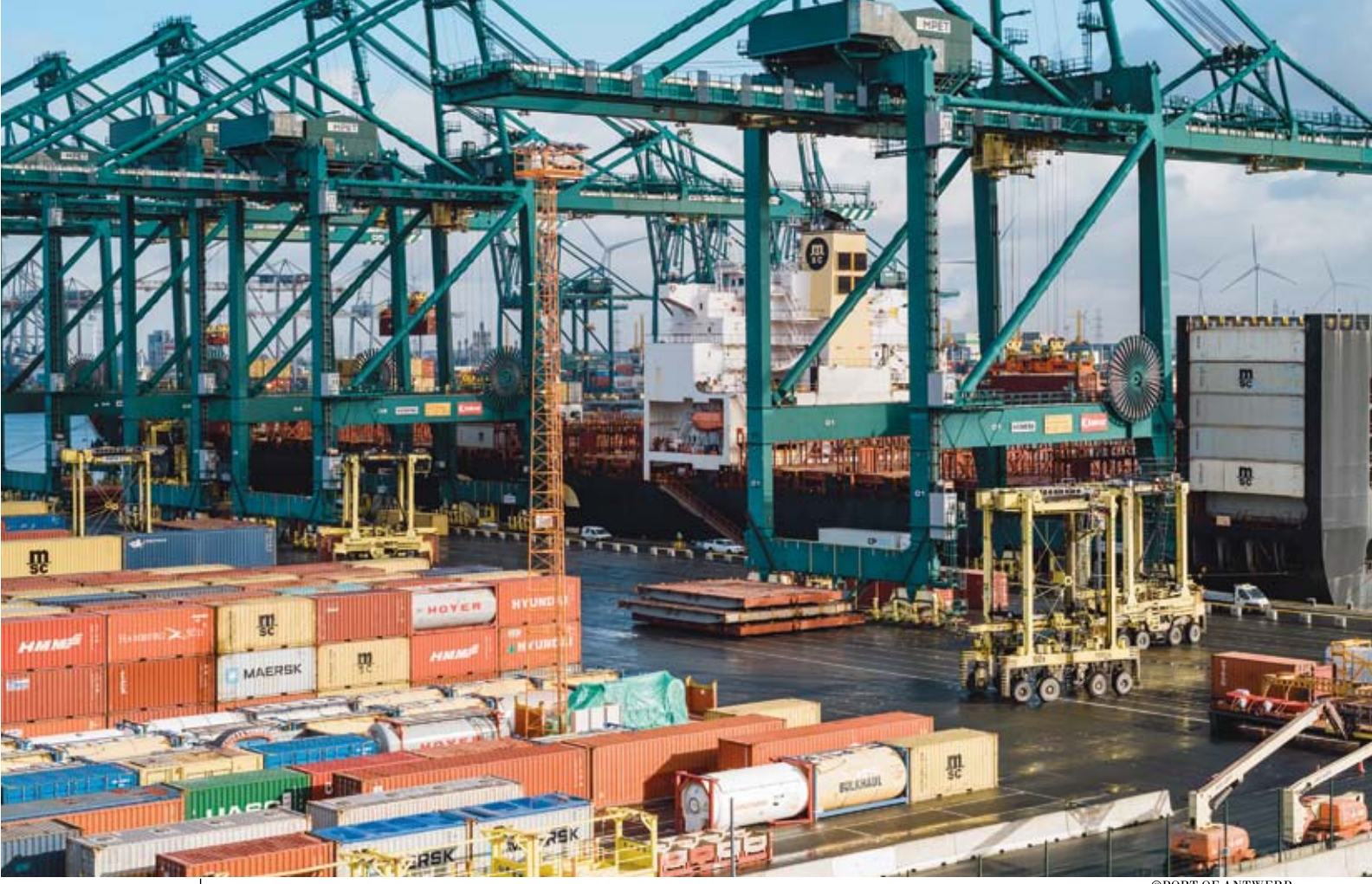
Le secrétaire général de l'OMI Kitack Lim a affirmé que l'organisme entend présenter une solution globale de mesure basée sur le marché (MBM). Les discussions au sujet de la nouvelle mesure sont déjà entamées.

«L'UE respectera une solution globale de MBM mise de l'avant par l'OMI, a dit M. Lim. Nous avons un plan pour créer d'ici 2025 une mesure économique qui entrera en vigueur en 2027.»

L'initiative FuelEU, comme le SEQE-UE, fait partie de l'«Ajustement à l'objectif 55», un train de mesures de réduction des gaz à effet de serre (GES). Elle imposera l'utilisation de carburants à faible émission de GES à partir de janvier 2025, et une surveillance des carburants utilisés par chaque navire, à partir du 31 août 2024.

FuelEU exigera que l'intensité des émissions de GES des carburants marins soit réduite de 2 % en 2025, 6 % en 2030, 14,6 % en 2035 et 31 % à partir de 2040. De plus, tout navire d'une jauge brute supérieure à 5000 restant à quai deux heures ou plus sera tenu de se raccorder à l'alimentation en électricité à quai.

Ces règlements touchent directement l'exploitation des navires, mais les compagnies maritimes ayant leur siège en Europe devront aussi respecter la réglementation sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD), entrée en vigueur le 5 janvier de cette année.



©PORT OF ANTWERP

Like other ports in the European Union, the Port of Antwerp will be directly affected by the EU Emissions Trading System.

Comme les autres ports de l'Union européenne, le port d'Anvers sera directement touché par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE.

La directive vise à créer «un système de classification des activités économiques durables sur le plan environnemental en vue d'accroître les investissements durables et de lutter contre l'écoblanchiment des produits financiers qui prétendent indûment être durables».

La CSRD s'applique à toutes les entreprises ayant plus de 250 employés ou un chiffre d'affaires supérieur à 40 millions d'euros.

Un autre règlement important est à l'étude à l'UE: la directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité (Corporate Sustainability Due Diligence Directive – CSDDD).

La stratégiste en matière d'impact social Irene Loucaides, fondatrice et directrice générale du cabinet de conseil Grow, à Nicosie, dit que la CSDDD abordera les impacts des entreprises sur les droits de la personne, comme les droits des travailleurs, la liberté d'expression et la liberté d'association. Elle traitera aussi des infractions environnementales en ce qui concerne, par exemple, la manutention, la collecte, l'entreposage et l'élimination des déchets, ou l'utilisation de ressources biologiques qui pourraient nuire à la biodiversité.

Mme Loucaides prévient que les entreprises devront assumer pleinement le fardeau de la responsabilité et des obligations en vertu de la CSDDD. «Les responsabilités civiles et criminelles imposées par cette réglementation signifient que les discussions autour de la CSRD et de la CSDDD ont rapidement pris de l'importance dans les réunions des conseils d'administration», dit-elle.

In its own words, the CSRD aims to create "a classification system of environmentally sustainable economic activities with the aim of scaling up sustainable investments and combatting greenwashing of financial products that unduly claim to be sustainable."

CSRD will apply to all companies with over 250 employees or a turnover higher than €40m.

Another significant regulation will be the Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) which is currently under discussion at the EU.

Social Impact Strategist Irene Loucaides, also the founder and managing director at the Nicosia-based consultancy Grow, said CSDDD will include company impacts on human rights, such as labour rights, freedom of expression and association as well as environmental violations concerning, for example, the handling, collection, storage and disposal of waste, or the use of biological resources that could have adverse impacts on biodiversity.

Ms. Loucaides warned that the regulation will mean that companies will bear the full burden of responsibility and liabilities under CSDDD. "Civil and criminal liabilities enshrined in this regulation mean that the discussions around CSRD and CSDDD have moved up the agenda in corporate boardrooms very quickly," she warned.

VOTRE MEILLEUR CHOIX
DE TRANSPORT MARITIME DANS L'ARCTIQUE
ARCTIC SEALIFT
YOU CAN DEPEND ON
RELIABLE
OUTSTANDING
★★★★★
FLEXIBLE SCHEDULES AND EXPERT PLANNING
INUIT OWNERSHIP AND EMPLOYMENT
FIABILITÉ
QUALITÉ SUPÉRIEURE
★★★★★
HORAIRE FLEXIBLE ET SPÉCIALISTE EN PLANIFICATION
MAIN-D'ŒUVRE ET PROPRIÉTÉ INUIT
NEAS
Succeed with NEAS
Reserve online www.NEAS.ca
Reserve now 1-877-225-6327
R
RELIABLE
RELIABLE SERVICES ACROSS NUNAVIK AND NUNAVUT, INCLUDING BAFFIN, KIVALLIQ, AND KITIKMEOT COMMUNITIES

ARCTIC HORIZONS
ÉCHOS DE L'ARCTIQUE

Carroll McCormick

Les Rangers canadiens: des militaires postmodernes

Dans plus de 220 communautés de régions éloignées et isolées au Canada vivent un groupe spécial de Canadiens, hommes et femmes: les Rangers canadiens. Comme tout le monde, ils ont un emploi et une famille. Mais en plus, ils mettent leurs compétences particulières et leur connaissance du territoire à contribution en tant que membres à temps partiel d'une sous-composante de la Réserve de l'Armée canadienne.

Selon le Bureau de l'ombudsman de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes, il y avait quelque 5000 Rangers en 2018. Ceux-ci ne sont pas organisés comme les Forces armées canadiennes régulières: il n'y a pas de hiérarchie rigide, pas d'obéissance aveugle aux «supérieurs», pas d'effacement de l'individualité. (Il y a une hiérarchie nominale, mais elle se distingue par la discussion, le consensus et la recherche des conseils des aînés.)

Cette façon de fonctionner, bien qu'elle aille à l'encontre de la mentalité militaire traditionnelle, a fait ses preuves depuis avant même la fondation des Rangers canadiens en

The Canadian Rangers: Not your usual Armed Forces

Over 220 communities in remote and isolated areas of Canada are home to a special group of Canadian men and women, known as the Canadian Rangers. Townsfolk with day jobs and families, they bring unique skills and understanding of the land to their part-time roles as a sub-component of Canadian Army Reserves.

These 5,000 or-so Rangers, a number reported by the Office of the National Defence and Canadian Armed Forces Ombudsman as of 2018, are not organized like regular CAF: There is no rigid hierarchy by rank, no unquestioning obedience to "superiors," or quashing of individuality. (There is a nominal hierarchy, but discussion, consensus, and seeking counsel from elders are key differences.)

This arrangement, while antithetical to traditional military thinking, has worked since even before the Canadian Rangers' founding in 1947; their genesis lies in the 1942 creation of the Pacific Coast Militia Rangers (PCMR) along the West Coast to face possible Japanese attacks, according to Dr. P. Whitney Lackenbauer, Canadian Research Chair at

Canadian Ranger Solomon Awa poses for a photo during an Air Operations Survival Course (AOS) in Resolute Bay, Nunavut.

Le ranger canadien Solomon Awa pose pour une photo pendant un cours Opérations aériennes – Survie dans l'Arctique, à Resolute Bay (Nunavut).

©CPL BRIAN LINDREN, CANADIAN ARMED FORCES

GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE

WHY SHOULD YOU ATTEND
POURQUOI PARTICIPER À
GREENTECH 2024 ?

Make meaningful connections

Créer des liens significatifs

Gain insights

Acquérir des connaissances

Explore solutions

Explorer des solutions

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL

GREENTECH

June 5 - 7 juin 2024 — Halifax, NS

green-marine.org/greentech

1947. La genèse en remonte à la création des Rangers de la Milice de la côte du Pacifique (RMCP), en 1942, en prévision d'éventuelles attaques japonaises. Le professeur Whitney Lackenbauer, titulaire de la chaire de recherche du Canada à l'Université Trent, relate les faits dans un article du numéro d'hiver 2005-2006 de la *Revue militaire canadienne*, «Les Rangers: Une milice "postmoderne" qui fonctionne bien».

La raison d'être des RMCP est très semblable à celle des Rangers aujourd'hui, abstraction faite du mandat de l'ère de la Deuxième Guerre mondiale de «ralentir l'avancée de l'ennemi par des tactiques de guérilla», explique M. Pr Lackenbauer. «La création de cette force, indique-t-il, reposait sur l'idée que des volontaires non rémunérés, souvent trop jeunes ou trop âgés pour servir à l'étranger, pouvaient assumer des fonctions militaires utiles sur terre et en mer dans le cadre de leurs activités quotidiennes.»

Maintenant, poursuit-il, «cette composante [de la Réserve de l'Armée canadienne], administrée à l'échelle communautaire, tire parti du savoir de ses membres autochtones, qu'on ne cherche pas à "militariser" et à conditionner en leur faisant suivre l'entraînement militaire habituel».

L'intérêt porté aux Rangers a faibli dans l'après-guerre, mais le gouvernement leur a accordé une importance renouvelée quand de nouveaux soucis pour la souveraineté sont apparus. Aujourd'hui, il y a cinq groupes de patrouilles de Rangers répartis à travers les provinces – hormis le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard – ainsi qu'au Nunavut, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, où vivent presque la moitié des Rangers.

Ils sont encore les yeux et les oreilles des autorités militaires au pays, mais ils sont aussi guides et formateurs en survie dans l'Arctique pour le personnel des Forces canadiennes, ils font des patrouilles et ils participent à de nombreuses opérations de recherche et sauvetage.

Les Rangers doivent avoir au moins 18 ans – et satisfaire à d'autres critères, mais il n'y pas d'âge limite, seulement la nécessité d'être mentalement et physiquement apte. Ils reçoivent une formation de base, du matériel y compris des fusils, une certaine rémunération et quelques autres éléments.

Il y a aussi un programme Rangers juniors canadiens…

Pour les garçons et les filles de moins de 18 ans qui sont intéressés, il y a un programme Rangers juniors canadiens (RJC). Le site Web gouvernemental des RJC indique ce qui est attendu des Rangers juniors, par exemple faire preuve de gentillesse et de respect envers les autres, être fiable, donner un bon exemple aux autres membres de la collectivité.

Robert Baden-Powell, fondateur du mouvement scout, approuverait certainement ce regroupement, bien qu'il pourrait regretter l'absence d'autres consignes qui étaient faites aux premiers scouts: on ne demande pas aux Rangers juniors de remarquer et se rappeler la couleur des yeux de tout cadavre qu'ils pourraient croiser.

Pour autant, ce n'est pas tout rose pour les Rangers. Il ne faut pas chercher longtemps pour repérer des plaintes, par exemple de sous-financement ou de mesquinerie dans le dédommagement pour l'usure de l'équipement personnel. Il n'y a pas à dire, les gouvernements canadiens se suivent et se ressemblent, négligeant ceux qui nous défendent!

Aujourd'hui cependant, le gouvernement commence à prendre conscience de la fragilité de la souveraineté et de la sécurité dans l'Arctique. Il suffit de penser à ce qui se dit au sujet de la convoitise de la Russie et de la Chine pour notre Grand Nord. Cela étant, notre gouvernement améliorera peut-être son soutien à Rangers canadiens. MM

Trent University, in his Winter 2005 -2006 Canadian Military Journal article "The Canadian Rangers: A "Postmodern" Militia That Works."

The description of the PCMR's aim is quite similar to that of the Rangers today, minus the WWII mandate to "… delay an enemy advance using guerilla tactics," Dr. Lackenbauer explains. "The PCMR was predicated on the idea that unpaid volunteers, often too old or two young to serve overseas, could perform useful military functions while carrying out their everyday civilian lives on the land on the sea."

Today, he writes, "This component of the CF Reserves, managed on a community level, draws on the indigenous knowledge of its members, rather than "militarizing" and conditioning them through typical military training regimes and structures."

While interest in the Rangers waned in the decades after WWII - something about being left to "wither on the vine," renewed sovereignty concerns breathed government air back into the Rangers. Today, the Rangers consist of five Canadian Ranger Patrol Groups spread across the provinces - minus New Brunswick, Nova Scotia, and Prince Edward Island - and in Nunavut, Yukon Territory, and the Northwest Territories, where nearly half of the Rangers live.

While still acting as eyes and ears on the domestic military front, they also work as guides and trainers of Canadian Forces personnel in Arctic survival skills, go on patrols and participate in many Search and Rescue operations.

Rangers must be at least 18 years old and satisfy certain other criteria, but there is no upper limit beyond being mentally and physically fit. They receive basic training, some kit, including rifles, some wages and a few other things.

Also a Junior Canadian Ranger program…

For interested boys and girls under 18, there is a Junior Canadian Ranger (JCR) program. Interesting, I think, are their responsibilities, laid out on the government JCR website; e.g., be kind and respectful to others, be dependable and reliable, set a good example to others in the community.

Robert Baden-Powell, founder of the Scout movement, would approve, although he might bemoan the absence of any admonition to notice and remember the eye colour of any corpse they might walk by; the early Scout movement had its charms, eh?

It is not all roses for the Rangers though, as even a cursory search will turn up complaints such as underfunding, getting burned on the compensation pact for wear and tear on their personal gear. Well, gosh, successive Canadian governments do love to neglect those who defend us!

But as the Canadian government slowly wakes up, again, to the reality of our shaky hold on Arctic sovereignty and security – witness, for example, the recent chatter about Russia and China drooling over our North. Perhaps our government will improve its support for our Canadian Rangers. MM

STRONGCO

Le chariot élévateur qu'il vous faut
The right lift truck for you

Soulever. Déplacer. Ouvrez la voie.

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

Conçus pour la précision et la puissance, ils offrent des solutions fiables pour une manutention efficace et le levage de charges lourdes.

Lift. Move. Lead the way.

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

Engineered for precision and power, providing reliable solutions for efficient material handling and heavy lifting.

Distribution partner of
KONECRANES®

Strongco, votre concessionnaire unique pour vos besoins en grues. Strongco, your one-stop dealer for your crane needs.

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

WWW.STRONGCO.COM

ALBERTA ONTARIO QUEBEC ATLANTIC

NORS

Terence F. Bowles
President and CEO
The St. Lawrence Seaway Management Corporation
Président et chef de la direction
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Réflexion sur les défis et les réalisations en 2023

De nouvelles occasions et de nouveaux défis se présentent à nous chaque année, et 2023 n'a pas dérogé à la règle. Je vous propose ci-dessous un résumé des éléments sur lesquels la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a concentré ses efforts pendant l'année.

Durabilité et gérance environnementale

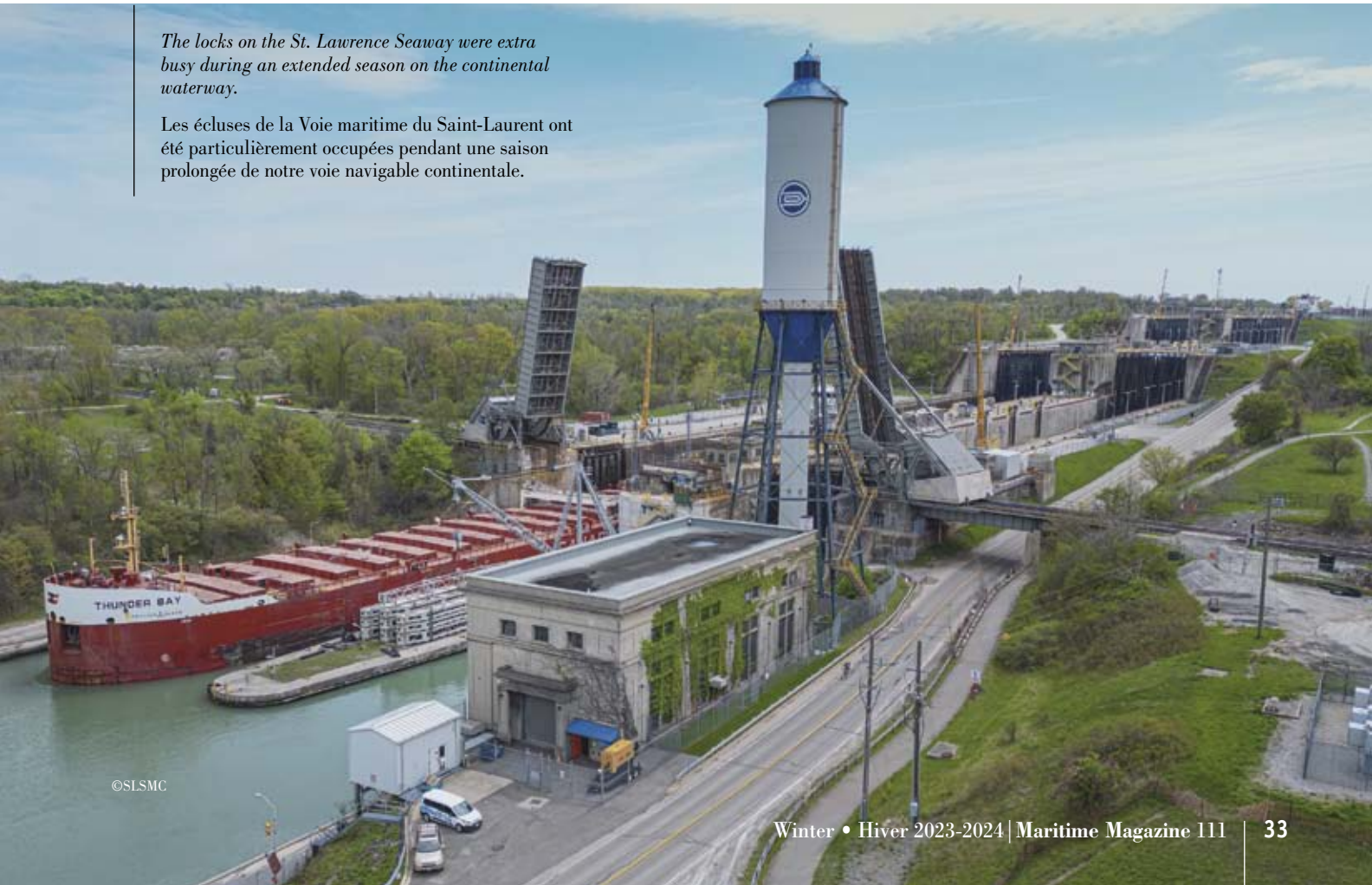
À la fin de 2022, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont dévoilé la création d'un «réseau de couloirs de navigation verts dans le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent» (RCNV) pour lutter contre le changement climatique et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les corporations de la Voie maritime au Canada et aux États-Unis se sont vu

Reflection on navigating 2023's challenges and opportunities

Every year brings with it a new set of opportunities and challenges, and 2023 was no different. The following highlights the main areas of focus for the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) during the year.

Sustainability and Environmental Stewardship

In late 2022, the Canadian and U.S. Governments unveiled the «Great Lakes St. Lawrence Seaway System Green Shipping Corridor Network» (GSCN) to combat climate change and reduce greenhouse gas emissions. The Canadian and U.S. Seaway Corporations were tasked with facilitating this effort. We assembled diverse



The locks on the St. Lawrence Seaway were extra busy during an extended season on the continental waterway.

Les écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent ont été particulièrement occupées pendant une saison prolongée de notre voie navigable continentale.

©SLSMC

stakeholders, including shippers, carriers, ports, pilotage associations, and a fuel terminal. Over 100 participants gathered for the Collaborative Forum in April 2023, where two GSCN Working Groups were established:

1. Performance Working Group: Dedicated to crafting a comprehensive decarbonization roadmap, evaluating the need for a clearinghouse to measure GHG emissions, and sharing key findings.
2. Alternative Fuel Working Group: Focused on integrating potential alternative fuels, identifying actions and forging partnerships.

The marine industry isn't starting from scratch as it is one of the greenest modes of transportation, emitting the fewest GHGs per ton kilometer. Within the Great Lakes St. Lawrence Seaway system, select ships are already using LNG and biofuels. More broadly, there is growing interest by the ocean trade for dual-fuel methanol-ready vessels, with over 160 such vessels on order. These carriers are teaming up with major ports and energy providers to establish green methanol bunkering hubs.

As well, Transport Canada has pledged $165 million over seven years, beginning in 2023-24, for the Green Shipping Corridor Program. They are prepared to fund 50% of projects like port electrification, low-carbon fuel implementation, shore power infrastructure, clean vessel development, and even real-world testing of low-carbon and zero-emission technologies.

No doubt further regulatory framework and incentives by both the U.S. and Canadian governments will be required. We will continue to work with stakeholders and Governments to help move this initiative forward.

SLSMC's efforts at reducing greenhouse gas emissions, highlighted by our hydro-generated power in the Welland Canal, have resulted in a 58% reduction since 2005. This surpasses the Canadian Government's 2030 targets and underscores our commitment to responsible and environmentally-conscious maritime practices.

A Commitment to Excellence

Our focus on operational excellence continues and we maintained a high level of system availability during 2023. Another element of operational excellence is our core value of safety, where we have achieved world-class results. In fact, our Iroquois employees reached an impressive 30 years without a lost-time incident in March. Meanwhile, the organization as a whole reached 1 million hours of no lost time incidents at the end of October.

Innovation continues to be a cornerstone of our success. From hands-free mooring and remote operations to the ongoing development of a Voyage Information System (VIS), we remain at the forefront of industry advancements. This latest VIS initiative requires collaboration with a wide group of stakeholders, which will allow for more informed decision-making, ensuring increased transit efficiency, along with environmental improvements and cost reductions.

confier la tâche de coordonner cet effort. Nous avons réuni divers intervenants comme les expéditeurs, les transporteurs, les administrations portuaires, les associations de pilotage ainsi qu'un terminal pétrolier. Plus de 100 personnes se sont rassemblées lors du Forum de collaboration, en avril 2023, au cours duquel deux groupes de travail du RCNV ont été créés:

1. Groupe de travail sur le rendement: ce groupe se consacre à la préparation d'une feuille de route exhaustive sur la décarbonation, à l'évaluation de la nécessité de créer un centre d'échange de données pour mesurer les émissions de GES, et au partage des principales conclusions.
2. Groupe de travail sur les carburants de remplacement: ce groupe concentre ses efforts sur l'intégration d'éventuels carburants de remplacement, l'identification des mesures à prendre et la création de partenariats.

L'industrie maritime ne part pas de zéro, car il s'agit de l'un des modes de transport les plus écologiques, émettant le moins de GES par tonne-kilomètre. Dans le réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent, certains navires utilisent déjà du GNL et des biocarburants. De façon plus générale, les transporteurs commerciaux océaniques s'intéressent de plus en plus aux navires bicarburants pouvant utiliser du méthanol, et plus de 160 navires de ce type sont en commande. Ces transporteurs s'associent aux principaux ports et fournisseurs d'énergie pour établir des centres de ravitaillement en méthanol vert.

Par ailleurs, Transports Canada s'est engagé à verser 165 millions de dollars sur sept ans, à partir de 2023-2024, pour le programme de couloirs de navigation verts. L'organisme est prêt à financer 50 % des projets liés, entre autres, à l'électrification des ports, à l'adoption de carburants à faible teneur en carbone, aux infrastructures d'alimentation à quai, au développement de navires propres et même à des essais en situation réelle de technologies à faible teneur en carbone et à zéro émission.

Bien sûr, il faudra que les gouvernements des États-Unis et du Canada proposent un cadre réglementaire et des mesures d'incitation supplémentaires. Nous continuerons à travailler avec les intervenants et les gouvernements pour que cette initiative puisse aller de l'avant.

Les efforts déployés par la CGVMSL pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment grâce à la production d'énergie hydroélectrique dans le canal Welland, ont permis une réduction de 58 % depuis 2005. Cette réduction dépasse les objectifs fixés par le gouvernement canadien pour 2030, et témoigne de notre engagement à adopter des pratiques maritimes responsables et respectueuses de l'environnement.

Un engagement à l'excellence

Nous continuons à mettre l'accent sur l'excellence opérationnelle et nous avons maintenu un niveau élevé de disponibilité du réseau en 2023. L'excellence opérationnelle repose également sur la valeur fondamentale que représente la sécurité, domaine où nous avons obtenu des résultats de calibre international. D'ailleurs, notre personnel d'Iroquois a atteint, en mars dernier, le chiffre impressionnant de 30 ans sans incident avec perte de temps. Simultanément, l'organisation dans son ensemble franchissait, à la fin du mois d'octobre, l'étape d'un million d'heures sans incident avec perte de temps.

L'innovation demeure la pierre angulaire de notre succès. Qu'il s'agisse de l'amarrage mains libres, des opérations à distance ou du développement en cours d'un système d'information sur les voyages (SIV), nous restons à la fine pointe des perfec-

tionnements dans l'industrie. L'initiative du système d'information sur les voyages nécessite la collaboration d'un vaste groupe d'intervenants, et elle permettra de prendre des décisions plus éclairées afin d'accroître l'efficacité des transits, d'améliorer la qualité de l'environnement et de réduire les coûts.

Tonnage

En 2023, malgré les difficultés que nous avons connues dans certains secteurs, l'accroissement des volumes de céréales nous a permis de nous positionner pour renforcer les exportations vers la fin de la saison de navigation, et nous estimons que l'ensemble du tonnage de marchandises sera supérieur à celui de l'année dernière (36,3 MT).

Défis opérationnels

Parlons maintenant de l'arrêt de travail de huit jours que nous avons connu à la fin du mois d'octobre et qui a mis fin à 55 années sans grève sur la Voie maritime. Ce fut un défi de taille pour toutes les entreprises qui comptent sur la voie navigable pour transporter des marchandises, et les commentaires que nous avons reçus des utilisateurs et des intervenants sont venus confirmer l'importance vitale de la voie navigable au cœur de la chaîne d'approvisionnement. La CGVMSL en est bien consciente, et nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour éviter de telles perturbations.

Une fois la grève terminée, nous avons collaboré avec nos partenaires du secteur maritime pour faire passer efficacement les navires en attente. Ils ont recommencé à circuler dès le début de la journée le 30 octobre et, le 1er novembre, le plan de réouverture était entièrement mis en œuvre. De plus, la saison de navigation a été prolongée jusqu'au début de janvier pour rattraper dans la mesure du possible le retard accumulé.

Naviguer sur la voie de l'avenir

Quant à l'avenir, outre la stabilité de la main-d'œuvre sur laquelle nous pouvons maintenant compter grâce à la signature de conventions collectives de trois ans, nous avons réalisé des progrès considérables cette année en concluant un contrat de gestion d'une durée de 20 ans avec Transports Canada. Il s'appuie sur les succès antérieurs de la CGVMSL depuis sa création en 1998, et assure la viabilité future de la voie navigable et des intervenants qu'elle dessert.

La réussite de la Corporation est le fruit du travail acharné et du soutien de notre personnel, de nos partenaires et de nos intervenants. Ensemble, nous contribuons à établir un réseau plus robuste et plus résilient.

Tonnage

For 2023, despite challenges in certain sectors, improved grain yields have positioned us for strong export shipments to conclude the navigation season, and we estimate overall cargo tonnage will be above last year's total of 36.3 MT.

Operational Challenges

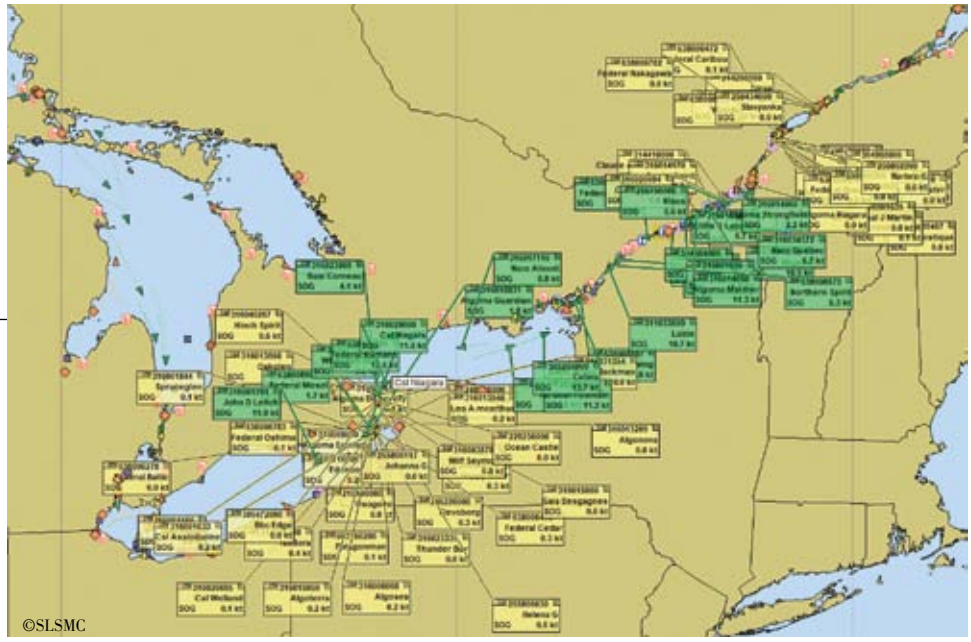
Turning now to the eight-day Seaway work stoppage that occurred late in October and ended the Seaway's 55 years of strike-free service. This was a significant challenge to all who depend on the waterway to transport goods, and the feedback received from users and stakeholders reinforced the importance of the waterway as a critical element of the supply chain. The SLSMC recognizes this, and we do all we can to avoid such disruptions.

Once the strike ended, we worked with our marine industry partners to efficiently clear the backlog of vessels. Ships started moving early on October 30th and by November 1st, the reopening plan was fully implemented. In addition, the navigation season was extended into early January to make up as much lost ground as possible.

Navigating the Path Ahead

Looking forward, in addition to the labour stability we now have with the signing of three-year collective agreements, we have made substantial progress this year in concluding a 20-year management agreement with Transport Canada. It builds on the SLSMC's history of success since being established in 1998, and provides for the future sustainability of the waterway and the stakeholders it serves.

The Corporation's ongoing success comes from the hard work and support of our employees, partners, and stakeholders. Together we are shaping a more robust and resilient system.



A screenshot of the traffic management ops which shows how many moving pieces were managed during the return to service after the October strike of Canadian Seaway workers.

Capture d'écran du système de gestion du trafic montrant l'intensité de l'activité après la fin de la grève d'octobre des travailleurs de la Voie maritime.

Unflinching optimism drives industry stakeholders

Les acteurs de l'industrie sont résolument optimistes

Leo Ryan • Julie Gedeon

For stakeholders on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, the year gone by had its share of frustrating challenges, including juggling operations as best they could during and after an eight-day strike in the fall by Canadian Seaway workers. Omnipresent, too, were the continuing global geopolitical, economic and social issues in a distressingly New Normal world….

As 2024 begins, seemingly just a rocky recovery beckons. Analysts at the International Monetary Fund and elsewhere see global GDP growth reaching barely 3% in both 2024 and 2025 due mainly to high inflation and the ongoing effects of the Russian invasion of Ukraine. In this context, the Canadian economy has cooled rapidly in recent months and may only advance by 1.5% this year, whereas the U.S. economy has shown more robustness.

Among Canada's Great Lakes ports, Thunder Bay experienced a strong burst in cargo in 2023, with latest statistics to end November showing cumulative volume at 8.1 million tonnes versus the year-earlier 6.8 million tonnes – thanks notably to robust activity in grain, potash and project cargo.

Parmi les ports canadiens des Grands Lacs, Thunder Bay a connu une forte hausse de volume en 2023. Le total cumulatif jusqu'à la fin novembre était de 8,1 millions de tonnes, contre 6,8 millions un an plus tôt. L'activité a été particulièrement robuste pour les céréales, la potasse et les cargaisons spéciales.

Pour les acteurs du réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent, l'année écoulée a présenté son lot de défis, y compris une grève de huit jours des travailleurs canadiens de la Voie maritime qui a singulièrement compliqué les opérations. En outre, il y a eu les omniprésents problèmes de la conjoncture économique, sociale et géopolitique mondiale, dans le contexte d'une désolante nouvelle normalité.

À l'aube de 2024, il semble n'y avoir à l'horizon qu'une reprise chaotique. Les analystes du Fonds monétaire international, comme d'autres, entrevoient une croissance du PIB d'à peine 3 % en 2024 et en 2025, principalement en raison de la forte inflation et des effets persistants de l'invasion russe d'Ukraine. Dans ce contexte, l'économie canadienne a subitement ralenti ces derniers mois. Elle pourrait progresser de seulement 1,5 % cette année, alors que l'économie américaine a fait preuve d'une plus grande résilience.

©HOPA

A collaborative venture launched by HOPA and the BMI Group, the Thorold Multimodal Hub is making a major contribution to the Niagara region.

Le centre multimodal de Thorold, né d'une collaboration entre l'APHO et le groupe BMI, est devenu un précieux atout de la région du Niagara.

In these circumstances, the Canadian ports in the Great Lakes/Seaway corridor have fared comparatively well, pursuing their investments to become more competitive and efficient links in the supply chain. Optimism remains a prime driver of marine industry executives.

GREAT LAKES PORTS

Port of Hamilton-Oshawa

Being named the world's Best Dry Bulk Port at this past November's International Bulk Journal Awards gala in London, England, is among the clear indications the Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA) ports has become world class in their performance.

"This award proves that our discussions with our tenants and other partners, along with key reinvestments in our infrastructure, are really paying off in terms of optimum logistics, efficient operations and new market opportunities," says Ian Hamilton, HOPA's president and CEO.

HOPA was chosen over the North Sea Port (Belgium/ Netherlands), the Port of Rotterdam (Netherlands), the Port of Port Hedland (Australia), and RAK Ports (United Arab Emirates).

If solely looking at year-end statistics, the Port of Hamilton would appear stagnant with its annual cargo in the 10 million to 11 million metric tonne (MT) range, but closer examination reflects the major shift the port has made to agricultural commodities after Stelco terminated its operations just over a decade ago. "Back in 2013, our cargo business was 80 per cent steel and now that's less than 60 per cent," Mr. Hamilton notes.

All profits along with government funding have been funneled into infrastructure improvements. "For instance, at the Port of Oshawa, we just embarked on a $35-million investment supported also by the National Trade Corridor fund to install new grain elevators and a better laydown space, dock wall and new ring road to open the port to the east," Mr. Hamilton shares.

Cela étant, les ports canadiens du corridor Grands Lacs–Voie maritime ont relativement bien tenu le coup, poursuivant leurs investissements afin de devenir plus concurrentiels et plus efficaces comme maillons de la chaîne d'approvisionnement. L'optimisme continue de régner chez les dirigeants de l'industrie maritime.

PORTS DES GRANDS LACS

Ports de Hamilton et d'Oshawa

Le titre de meilleur port du monde pour le vrac sec, qui lui a été décerné en novembre dernier à Londres lors du gala des prix de l'*International Bulk Journal*, témoigne éloquemment du fait que les ports de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO) ont atteint un niveau de calibre mondial.

«Ce prix prouve que nos discussions avec nos locataires et autres partenaires, ainsi que nos réinvestissements judicieux dans notre infrastructure, mènent réellement à une logistique optimale, des opérations efficaces et de nouvelles possibilités commerciales», dit Ian Hamilton, président et chef de la direction de l'APHO.

L'APHO a été préférée à l'ensemble North Sea Port (Belgique–Pays-Bas), au Port de Rotterdam (Pays-Bas), au Port de Port Hedland (Australie) et au regroupement RAK Ports (Émirats arabes unis).

En considérant uniquement les statistiques de fin d'année, le Port de Hamilton pourrait sembler avoir stagné, avec son volume annuel de 10 à 11 millions de tonnes métriques. Cependant, le Port a réalisé un virage décisif vers les produits agricoles après que Stelco a mis fin à son activité il y a un peu plus de 10 ans. «En 2013, notre fret était à 80 % de l'acier, et il représente maintenant moins de 60 %», fait remarquer M. Hamilton.

Tous les bénéfices, ainsi que le financement gouvernemental, ont été affectés à l'amélioration de l'infrastructure. «par exemple, au Port d'Oshawa, nous venons de lancer un investissement de 35 millions de dollars, avec l'appui du Fonds national des corridors commerciaux, pour installer de nouveaux élévateurs à grains et aménager une meilleure aire de dépôt, un mur de quai et une nouvelle route périphérique facilitant l'accès au Port à l'est», indique M. Hamilton.

M. Hamilton espère que les nouveaux élévateurs à grains du Port d'Oshawa seront prêts pour la récolte de 2024, et la route périphérique, peu de temps après. «Nous croyons que nous pouvons manutentionner jusqu'à 300 000 tonnes de céréales par année à Oshawa, dit-il. Et les agriculteurs de la région de Durham en produisent trois fois autant, donc il y a assurément place pour une chaîne d'approvisionnement

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

Mr. Hamilton hopes to have the new grain elevators at the Port of Oshawa in time for the 2024 harvest with the ring road following a bit later. "We believe we can handle up to 300,000 tonnes of grain at Oshawa annually," he says. "And the Durham region farmers are producing triple that volume so there's certainly the business opportunity to create a more efficient, cost-effective supply chain, as well reduce the number of trucks on the road."

HOPA estimates it lost between 100,000 to 200,000 MT in trade diverted elsewhere during the Seaway labour dispute this past fall. "The hope is still to get all the remaining grain out this year before the Seaway closes, but if not, we can do it in the springtime," Mr. Hamilton says.

The Thorold Multimodal Hub, the collaborative venture launched by HOPA and the BMI Group in 2020 in the Niagara Region, has been highly successful with 30 tenants, the start of rail services, and plans for a new dock wall to offer marine cargo services in the near future. "What started out as a dream is now a real movement towards a multimodal industrial hub within a developing Niagara trade corridor," Mr. Hamilton says.

In late November, the Thorold Multimodal Hub received the 2023 Brownie Award from the Canadian Brownfields Network in the Renew-Large Scale Project category for rehabilitating and repurposing a former paper mill site. "Revamping this space at a time when there's a serious lack of industrial land has been key to expanding our agricultural offerings," Mr. Hamilton says.

HOPA recently obtained approval to revitalize and develop two additional parcels of land (4.8 hectares and 6.4 hectares) to add to the Thorold Multimodal Hub, as well as 16 hectares in Port Colborne.

Mr. Hamilton acknowledges he's been talking about the opportunities to significantly expand shortsea shipping for many years, but he believes several factors are converging to make it imminent. "The acute shortage of containers no longer exists, there's a huge issue with

plus efficace et économique, qui en plus réduirait le nombre de camions sur la route.»

L'APHO estime avoir perdu de 100 000 à 200 000 tonnes de volume, acheminées par d'autres moyens pendant le conflit de travail de la Voie maritime l'automne dernier. «Nous espérons encore expédier toutes les céréales restantes cette année avant la fermeture de la Voie maritime, mais sinon nous pourrons le faire au printemps», indique M. Hamilton.

Le centre multimodal de Thorold, fruit d'une collaboration lancée en 2020 dans la région du Niagara par l'APHO et le groupe BMI, connaît un grand succès. Il y a 30 locataires, des services ferroviaires ont commencé, et un nouveau mur de quai permettra très bientôt d'offrir des services de fret maritime. «Ce qui était un rêve est maintenant une avancée réelle vers un centre industriel multimodal au sein d'un corridor commercial du Niagara qui se développe», affirme M. Hamilton.

À la fin de novembre, le centre multimodal de Thorold a reçu le prix Brownie 2023 du Canadian Brownfields Network, dans la catégorie des grands projets de renouvellement, pour réhabilitation et la réutilisation d'une ancienne usine de papier. M. Hamilton en est fier: «Le fait de réaménager ce lieu alors qu'il y a un grave manque de terrains industriels a été la clé pour nous permettre d'accroître notre offre agricole.»

L'APHO a récemment obtenu l'approbation voulue pour revitaliser et aménager deux autres terrains (respectivement de 4,8 et de 6,4 hectares) qui s'ajouteront au centre multimodal de Thorold, ainsi que 16 hectares à Port Colborne.

M. Hamilton admet qu'il parle depuis des années des grandes possibilités de développer le transport maritime à courte distance, mais il croit que divers facteurs convergent maintenant pour favoriser ce mode. «La pénurie de conteneurs est chose du passé, il y a un grand problème de congestion routière et de manque de chauffeurs, et nous devons intégrer des solutions de transport plus écologiques aussi rapidement que possible, explique-t-il. Il y a encore certains changements importants qui sont nécessaires dans l'infrastructure, et il y a certains problèmes de réglementation à surmonter, mais nous sommes sur la bonne voie.»

Un des défis concerne la nécessité que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) fournisse les services nécessaires

GROWING THE GREAT LAKES ECONOMY

HOPA PORTS IS GROWING THE GREAT LAKES ECONOMY WITH FACILITIES IN HAMILTON, OSHAWA, AND NIAGARA.

LET'S TALK ABOUT HOW WE CAN WORK TOGETHER.

HOPAPORTS.CA | @HOPAPORTS

HOPA PORTS

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'Arctic, les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

FEDNAV

fednav.com

highway congestion and a lack of drivers, and we have to integrate greener transportation solutions as soon as possible," he explains. "There's still some key infrastructure changes needed, as well as some regulatory challenges to overcome, but we're headed in the right direction."

One of those challenges remains the need to have the Canadian Border Services Agency (CBSA) provide the required services to clear imported containers. Optimistic this will come about, HOPA has been discussing the possibilities of a feeder service with the Montreal Port Authority. Mr. Hamilton also sees containers being more efficiently loaded and unloaded vis-a-vis rail connections in Brampton and/or Vaughn for marine shipments to or from Hamilton to reduce highway congestion.

The Fluid Intelligence research project conducted by the McMaster Institute for Transportation and Logistics for HOPA indicates significant potential for services between Southern Ontario and the U.S. Midwest. "There's easily 10,000 containers that could be moved to marine every week," Mr. Hamilton says. "We just have to figure out how to create a product that has the value proposition for shippers to make that shift."

Mr. Hamilton would also like to see a roll-on/roll-off service for delivering new electric vehicles as well as for boarding trucks that regularly travel between Hamilton and Buffalo.

Port Windsor investments

Good progress is being made on the $27-million project to shift more cargo to the marine and rail modes for transportation between Windsor and Montreal. Port Windsor is contributing about $3.6 million, while the Essex Terminal Railway/Morterm investing nearly $10.9 million. The remaining $12.5 million is federal funding that will include the expansion of a shore wall and new berths in preparation for the shortsea shipping of containers.

The design for the warehouse is currently undergoing environmental review as well as consultations with the Indigenous community. "We've given ourselves two years to get the warehouse set up and running in 2025 or 2026 at the latest," Steve Salmons, Port Windsor's president and CEO, says. "That should give us enough time to establish the CBSA needs and obtain those resources."

In a fall meeting, the CBSA noted its need for the business case and metrics to establish its services in new locations but acknowledged that it is difficult for maritime enterprises to provide these figures without knowing the CBSA's costs.

Recent discussions organized by the Chamber of Marine Commerce between the industry's leaders and government representatives prioritized the marine mode's environmental advantages. "We emphasized the 85 per cent carbon reduction for all cargo moved off trucks and onto marine transport," Mr. Salmons shares. "An immediate feasible way to meet carbon reduction goals is to shift the approximately 100,000 containers now being transported by highway trucks between Ontario towns and Montreal onto vessels."

As chair of the Ontario Marine Council, Mr. Salmons was delighted that the Ontario government announced the

pour dédouaner les conteneurs importés. Étant convaincue que cela s'arrangera, l'APHO a commencé à discuter des possibilités d'un service d'apport avec l'Administration portuaire de Montréal. M. Hamilton voit aussi que les conteneurs pourraient être chargés et déchargés plus efficacement en tenant compte des liaisons ferroviaires à Brampton et à Vaughn, pour le transport maritime à destination ou au départ de Hamilton, ce qui réduisait la congestion routière.

Le projet de recherche sur l'intelligence fluide que poursuit l'Institut McMaster de recherche sur les transports et la logistique pour l'APHO indique un important potentiel pour des services entre le sud de l'Ontario et le Midwest américain. «Il y a aisément 10 000 conteneurs qui pourraient passer au mode maritime chaque semaine, avance M. Hamilton. Nous devons simplement trouver le moyen d'offrir aux expéditeurs la proposition de valeur qui les convaincra.»

M. Hamilton voudrait aussi un service roulier pour livrer de nouveaux véhicules électriques ainsi que pour des camions qui font régulièrement le trajet entre Hamilton et Buffalo.

Investissements du Port de Windsor

Le projet de 27 millions de dollars visant à faire passer davantage de fret aux modes maritime et ferroviaire entre Windsor et Montréal progresse bien. Port Windsor contribue pour environ 3,6 millions de dollars, et Essex Terminal Railway / Morterm, pour près de 10,9 millions de dollars. Le solde de 12,5 millions de dollars est apporté par le gouvernement fédéral, pour l'agrandissement d'un mur de quai et l'aménagement de deux nouveaux postes à quai en préparation au transport maritime à courte distance de conteneurs.

La conception de l'entrepôt fait actuellement l'objet d'un examen environnemental et de consultations avec la communauté autochtone. «Nous nous sommes donné deux ans pour aboutir avec l'entrepôt, soit en 2025 ou 2026 au plus tard, dit Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor. Nous devrions ainsi avoir assez de temps pour déterminer les besoins de l'ASFC et obtenir les ressources voulues.»

Au cours d'une réunion l'automne dernier, l'ASFC a indiqué avoir besoin d'une analyse de rentabilisation et de données pour établir ses services dans de nouveaux lieux. Elle reconnaissait toutefois qu'il est difficile pour les entreprises maritime de fournir les données dont elle a besoin sans connaître les coûts de l'ASFC.

De récentes discussions organisées par la Chambre de commerce maritime entre des chefs de file de l'industrie et des représentants gouvernementaux ont porté sur les avantages environnementaux du mode maritime. «Nous avons insisté sur la réduction de 85 % du carbone pour tout fret passant du transport routier au transport maritime, rapporte M. Salmons. Une façon immédiatement réalisable d'atteindre les objectifs de réduction du carbone est de transférer à des navires les quelque 100 000 conteneurs actuellement transportés par camion entre des villes ontariennes et Montréal.»

En tant que président du Conseil maritime de l'Ontario, M. Salmons est enchanté que le gouvernement de l'Ontario ait annoncé en octobre la formulation de la première stratégie maritime de la province. «L'Ontario rejoint ainsi le Québec et huit États américains où, franchement, l'industrie maritime ontarienne était jusqu'à présent désavantagée faute de partenaire provincial, dit-il. Maintenant, nous aurons un bureau maritime ontarien.»

M. Salmons apprécie aussi le fait que la stratégie reconnaisse le rôle que peut jouer le transport maritime dans la décarbonisation. De plus, elle rehausse la résilience de la chaîne d'approvisionnement en faisant passer davantage de biens conteneurisés par des liaisons intermodales comprenant le transport maritime. «Il est essentiel de comprendre que nous ne pouvons pas continuer de construire des routes en Ontario, affirme-t-il. Au lieu, nous devons améliorer le transport de biens par navire, avec de meilleures liaisons ferroviaires et routières, si nous voulons renforcer l'économie de la province à l'avenir.

«Nous pourrions immédiatement établir des routes de transport maritime à courte distance pour conteneurs sur les Grands Lacs si nous pouvions obtenir les ressources de l'ASFC, mais nous comprenons que l'agence doit composer avec des contraintes de budget et de main-d'œuvre. Cependant, nous ne pouvons pas assurer la compétitivité économique du transport maritime et décarboniser sans examiner sérieusement les possibilités de conteneurisation.»

Entre-temps, Port Windsor a été occupé avec des navires de céréales allant et venant quotidiennement toute l'année. Les chargements de sel ont aussi été constants. «Sel Windsor a connu une phase de transition, ayant ouvert un nouveau puits de mine cette année avant de subir une grève de 192 jours, dit M. Salmons. On nous dit qu'il faudra quatre ans pour revenir au plein régime de production que nous n'avons plus vu depuis des décennies.»

M. Salmons indique que le volume de granulats vers la fin de 2023 a été une surprise. «C'est une conséquence de la forte activité en construction, avec la construction de nouvelles maisons et de nouvelles usines, en particulier pour l'industrie des véhicules électriques, ainsi que la construction de routes et du pont international Gordie Howe, dit-il. La reconstitution des stocks en vue de la prochaine saison de construction a été plus importante que les années passées, et nous prévoyons que 2024 sera de nouveau une bonne année pour les granulats, le ciment et les importations d'acier.»

development of the province's first-ever marine strategy in October. "This puts Ontario at the table with Quebec and eight U.S. states where, frankly, the Ontario marine industry has until now been at a disadvantage without a provincial partner," he says. "Now we'll have an Ontario marine office."

Mr. Salmons also likes the strategy's recognition of the key role that marine can serve in overall decarbonization as well as creating a more resilient supply chain by shifting more containerized goods to intermodal connections that include marine. "It's essential to understand that we can't keep building highways in Ontario but instead have to improve the flow of goods by vessels with better rail and road connections if we want to strengthen province's economy going forward," he says.

"We could be moving containers on the Great Lakes as shortsea shipping routes right now if we could obtain the CBSA resources, but we understand that the agency is facing budgetary and labour challenges," Mr. Salmons says. "However, we can't ensure marine's economic competitiveness and decarbonization without seriously considering the containerization opportunities."

In the meantime, Port Windsor was busily handling ships with grain in the port daily throughout the end of the year. Salt loads have also been constant. "Windsor Salt went through a transitional phase as it dug up a new shaft that opened this year, but was followed by a 192-day strike," Mr. Salmons shares. "We're told it'll take four years to bounce back to the full production that we haven't seen in decades."

Mr. Salmons says the amount of aggregate activity late in 2023 came as a surprise. "It's a reflection of how extensive construction activity has been with new homes being erected, new factories being put up primarily for the EV industry, as well as the construction of highways and the Gordie Howe International Bridge," he says. "The year-end restocking for the next construction season was greater than in previous years, and we expect 2024 to be strong in terms of aggregates, cement, and steel imports again."

Record Thunder Bay volumes

At the Port of Thunder Bay, Chris Heikkinen hadn't planned on dealing with a Seaway strike in the same month that he was appointed the port's new CEO. "The strike was definitely a challenging way to start off my tenure," he says. "Fortunately, the strike wasn't that long, and the Seaway agreed to extend the season by a few days to facilitate additional tonnage, but there's some cargo that we won't recover, such as one shipment we lost at the Keefer Terminal."

While Mr. Heikkinen welcomes all the contacts made with customers and industry partners as everyone tried to resolve the issues arising from the strike, he's also concerned that the disruption has affected the reputation for reliability that the Great Lakes and St. Lawrence system earned during the pandemic years. "We'll definitely be talking with our customers and others to strategize on how to avoid this type of issue in the future," he says.

As it happened, potash deliveries remained on schedule with shipments loaded during the shutdown and ready to go as soon as the Seaway reopened. "And because the shutdown wasn't too long, I think most of our grain deliveries will be met," Mr. Heikkinen adds.

Otherwise, it's been a banner year resulting from key efforts by the port to balance its import-export ratios. "Using the Keefer Terminal as our main asset, we've had a lot of success in 2023 with record steel shipments, records project cargo shipments, and the second highest volume of windfarm project cargo," Mr. Heikkinen says. "We also imported a record amount of phosphate fertilizer."

Backed by a reorganized staff keen to scale up everything, Mr. Heikkinen is optimistic about increasing all these commodities in 2024, as well as preparing for new opportunities. "For example, we're exploring how the port might facilitate the mining industry," he explains. "We're already handling some of the infrastructure and operational equipment for the various mining operations in Northern Ontario, but it's important that we remain aware of the potential new business arising from the significant exploration currently taking place."

Remaining agile to new requirements has also played into the port's success. "Part of our strategy is always being ready with laydown area or possible warehousing for the right business partnership," Mr. Heikkinen says.

"We're also completing the major upgrades started in 2023 to our rail infrastructure this year so we can accommodate the increasing interest by our customers to use rail instead of trucks for various reasons that include the driver shortages and the increasing need to lower carbon emissions on supply chains," he says.

The warehousing demands have remained strong for forestry products, industrial supplies and consumer goods since the pandemic. "Part of our capital strategy over the next few years is to rejuvenate an old warehouse to offer additional flexible space," Mr. Heikkinen says.

Volumes records à Thunder Bay

Au Port de Thunder Bay, Chris Heikkinen n'avait pas prévu qu'il faudrait composer avec une grève sur la Voie maritime le mois même où il devenait le nouveau PDG du Port. «La grève a certainement été un défi pour le début de mon mandat, dit-il. Heureusement, elle n'a pas été très longue, et la Voie maritime a accepté de prolonger la saison de quelques jours pour faciliter le passage de tonnage supplémentaire, mais il y a du volume que nous ne récupérerons pas, comme une expédition que nous avons perdue au terminal Keefer.»

M. Heikkinen apprécie tous les contacts qu'il a eus avec les clients et les partenaires de l'industrie, quand tout le monde essayait de régler les problèmes découlant de la grève, mais il est aussi préoccupé du fait que la perturbation a nui à la réputation de fiabilité que le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent avait acquise pendant la pandémie. «Nous parlerons avec nos clients et d'autres, pour élaborer une stratégie en vue d'éviter ce genre de problème à l'avenir», dit-il.

En l'occurrence, les livraisons de potasse ont respecté le calendrier, des cargaisons ayant été chargées pendant l'arrêt des activités de sorte qu'elles étaient prêtes à partir dès que la Voie maritime a été rouverte. «Et comme l'arrêt n'a pas été trop long, je crois que la plupart de nos livraisons de céréales seront effectuées», ajoute M. Heikkinen.

Pour le reste, l'année a été excellente, grâce aux efforts déployés par le Port pour équilibrer le rapport entre importations et exportations. «En utilisant le terminal Keefer comme notre principal atout, nous avons eu beaucoup de succès en 2023, avec des expéditions records d'acier et de cargaisons spéciales, et le deuxième plus fort volume de cargaisons pour des parcs éoliens, dit M. Heikkinen. Nous avons aussi importé une quantité record d'engrais phosphaté.»

Avec l'appui d'un personnel réorganisé et déterminé à assurer la croissance, M. Heikkinen est convaincu que tous ces volumes pourront augmenter en 2024, en même temps que le terrain est préparé pour saisir de nouvelles possibilités. «Par exemple, nous explorons la façon dont le Port pourrait mieux servir l'industrie minière, explique-t-il. Nous manutentionnons déjà certains éléments d'infrastructure et d'équipement opérationnel pour diverses mines du Nord de l'Ontario, mais il est important que nous soyons attentifs aux nouvelles possibilités découlant de toute l'exploration qui se fait.»

Le Port doit aussi son succès à sa polyvalence. «Une partie de notre stratégie est d'être toujours prêts avec des aires de dépôt ou des solutions d'entreposage pour des partenariats commerciaux opportuns, dit M. Heikkinen.

«Par ailleurs, nous achèverons cette année les importantes améliorations de notre infrastructure ferroviaire que nous avons entreprises en 2023 pour répondre à l'intérêt croissant de nos clients à opter pour le train au lieu de camions – pour diverses raisons, y compris la pénurie de chauffeurs et la nécessité de réduire les émissions de carbone dans les chaînes d'approvisionnement.»

Les besoins en entreposage sont restés importants pour les produits forestiers, les fournitures industrielles et les biens de consommation depuis la pandémie. «Notre stratégie en matière d'immobilisations pour les cinq prochaines années prévoit, entre autres, de moderniser un ancien entrepôt afin d'offrir un supplément d'espace polyvalent», dit M. Heikkinen.

©PORTSTORONTO

Plaque exchange between Harbour Master Mike Riehl and the captain of the ***Viking Polaris*** *on the cruise ship's inaugural visit to the Port of Toronto.*

Une plaque change de mains entre le directeur de port Mike Riehl et le capitaine du **Viking Polaris**, lors de l'escale inaugurale du paquebot de croisière au port de Toronto.

PortsToronto s'intéresse aux croisières

La valeur de PortsToronto a été mise en lumière par le rapport *Retombées économiques du transport maritime au Port de Toronto* présenté par la firme Martin Associates en septembre dernier. Les plus de 2,34 millions de tonnes de cargaisons maritimes passant par les terminaux du Port de Toronto engendrent 463,5 millions de dollars d'activité économique en Ontario.

«Je crois que bien des gens ont été étonnés, alors que nous n'avons plus qu'une fraction de la superficie que nous occupions précédemment, dit Roelof-Jan Steenstra, PDG de PortsToronto.

Strong cruise focus at PortsToronto

PortsToronto's value is emphasized by the Economic Impacts of Marine Shipping in the Port of Toronto report published by Martin & Associates last September. The more than 2.34 million tonnes of marine cargo handled at the Port of Toronto marine terminals generate $463.5 million in economic activity for Ontario.

"I think many people were surprised given that we have a fraction of the land we once had," says Roelof-Jan Steenstra, PortsToronto's president and CEO. "This

study gives us the data points to relate how important this port is in continuing to provide everything from concrete for much needed housing to the sugar in our coffee for the people in Canada's largest city."

Rebar, cement and other construction aggregates remained strong commodities throughout 2023 and are expected to remain in high demand throughout 2024 with robust building expected to continue. "We're continuing to look at how we can best use the land that we currently have for mixed use to better accommodate the high demand for aggregates," Mr. Steenstra says.

While certain that future shortsea shipping opportunities to Canada's largest urban centre exist, Mr. Steenstra notes that major infrastructure changes would be necessary to accommodate such movement. "And the ports are naturally quite competitive," he says. "We'll have to see how the narrative from the new Ontario marine strategy develops to perhaps unlock this potential among ports inside the Great Lakes."

Cruise numbers fell slightly below expectations with one ship's decommissioning leading to a total of 46 vessel calls instead of the anticipated 54 visits. Mr. Steenstra is still pleased with upwards of 17,000 passengers visiting Toronto and the number expected to rebound this year with a vessel being added to the cruise fleet.

As is, the cruise industry contributes almost $162 million to regional ports on the cruise itineraries. "While the new Marine Strategy of Ontario didn't specifically deal with cruise ships, we're pleased that it did start to talk about the economic importance of that business to smaller Ontario communities," Mr. Steenstra says. "There's definitely encouragement to form more partnerships to grow this business."

Port of Johnstown

The Port of Johnstown saw its grain traffic rise significantly to 140,355 tonnes as of October 31, 2023, compared to 25,331 tonnes by the same time a year earlier, but a lot of the increase is attributed to winter carryover.

"When the corn arrived in December 2022, we still hand our hands full with loading soybeans," explains Robert Dalley, the port's general manager. "As soon as the Seaway reopened in the spring, we had three ships heading out with 56,000 tonnes of corn for export markets."

Some of the 2022 soybean harvest was also shipped in early 2023. "Soybeans are being harvested later, which is why some of the corn isn't being handled until the new year," Mr. Dalley explains. "For instance, we had three vessels lined up for soybeans this past November and couldn't start handling the corn until they were loaded."

In response to the evolving crop demands, the Port of Johnstown has successfully applied to Canada's Agricultural Clean Technology Program to install a dryer in its annex building that can store 55,000 tonnes of grain and is used primarily for corn. "The small dryer we have now is used only for soybeans, so the new larger one with give corn growers more flexibility in terms of when they deliver their corn and have us handle it in a timelier manner," Mr. Dalley says.

Cette étude contient des données démontrant à quel point ce port est important pour continuer de fournir des produits aussi divers que le béton pour les logements dont nous avons tant besoin, ou le sucre pour le café de la population de la plus grande ville du Canada.»

Les volumes de barres d'armature, de ciment et d'autres granulats pour la construction sont restés solides tout le long de 2023, et devraient l'être encore en 2024 puisque la construction devrait encore être en essor. «Nous continuons d'examiner la meilleure façon d'utiliser le terrain dont nous disposons pour usage mixte afin de mieux répondre à la forte demande de granulats», ajoute M. Steenstra.

Tout en étant certain des possibilités d'avenir pour le transport maritime à courte distance vers le plus grand centre urbain du Canada, M. Steenstra note que des changements majeurs seraient nécessaires dans l'infrastructure pour pouvoir en profiter. «Et les ports sont naturellement très compétitifs, dit-il. Nous devrons voir comment le détail de la nouvelle stratégie maritime de l'Ontario se développera pour exploiter ce potentiel dans les ports des Grands Lacs.»

Les données dconcernant les croisières montrent qu'elles ont été un peu inférieures aux attentes. Le retrait du service d'un navire a fait qu'il y a eu 46 arrivées de navires au lieu des 54 prévues. M. Steenstra est néanmoins satisfait des plus de 17 000 passagers qui ont visité Toronto. Le nombre devrait rebondir cette année, avec un navire de plus ajouté à la flotte des croisières.

Déjà, le secteur des croisières contribue presque 162 millions de dollars aux ports régionaux sur les itinéraires des croisières. «La nouvelle stratégie maritime de l'Ontario ne traite pas expressément des bateaux de croisière, mais nous sommes heureux qu'elle ait commencé à signaler l'importance économique de leur activité pour des petites collectivités de l'Ontario, dit M. Steenstra. Il y a certainement de quoi encourager à former davantage de partenariats pour développer cette activité.»

Port de Johnstown

Le Port de Johnstown a enregistré une hausse importante du trafic de céréales. Il en était à 140 355 tonnes au 31 octobre 2023, contre 25 331 tonnes au même moment une année plus tôt. Une bonne part de l'augmentation est toutefois attribuable aux volumes reportés de l'hiver.

«Quand le maïs est arrivé en décembre 2022, nous étions déjà accaparés par le chargement de soja, explique Robert Dalley, directeur général du Port. Dès que la Voie maritime a ouvert ce printemps, nous avions trois navires prêts à partir avec 56 000 tonnes de maïs pour les marchés d'exportation.»

Une partie de la récolte 2022 de soja a aussi été expédiée au début de 2023. «Le soja est récolté plus tard, ce qui explique pourquoi une partie du maïs n'est prise en charge qu'au nouvel an, dit M. Dalley. Par exemple, nous avions trois navires attendant du soja en novembre dernier, et nous ne pouvions pas passer au maïs avant qu'ils ne soient chargés.»

En réponse à l'évolution des besoins liés aux récoltes, le Port de Johnstown a obtenu un appui financier du Programme des technologies propres en agriculture du

Toronto → 3.5 hours

Ottawa → 1 hour

Montreal → 2 hours

U.S.A. → 10 minutes

New York City → 6.5 hours

- NEW 465 meter berth with 19 acre dock
- Seaway draft at all berths
- Project cargo and bulk material handling
- 8 berths, 35 acres of dock and upland storage
- Grain elevator – 185,000 MT capacity
- Direct access to marine, trucking, CN/CP Rail, major highways 401 and 416 connecting to Montreal, Toronto and Ottawa

Port of Johnstown

Ontario, Canada

Division of the Township of Edwardsburgh Cardinal

3035 County Rd 2
Johnstown, Ontario K0E 1T1

generalinfo@portofjohnstown.com
Twitter: @portofjohnstown.com

Eastern Ontario's Premier Port

www.portofjohnstown.com • 613.925.4228

Salt loads were also higher at 433,278 tonnes compared to 329,929 tonnes by October 31, 2022, but due to the slightly later arrival of ships. "We ended up having three vessels transporting 60,000 tonnes of salt on January 1st and 3rd rather than in 2022," Mr. Dalley explains.

Mr. Dalley is not alone among port managers in being concerned about the new guidelines the Ontario Ministry of the Environment has proposed for storing road salt to protect nearby water sources. "Right now, we cover everything with tarps, but it's been proposed that we set up buildings for all the salt, which just isn't practical given the amounts that we need to store," he explains.

The Port of Johnston is expanding its cargo laydown area to almost 14.2 hectares (35 acres) from 8.9 hectares (22 acres) in 2022, as well as expanding its rail capacity. "We're fortunately to have this land available for development within one kilometre of the port docks," Mr. Dalley says. "We see a lot of potential for handling cement."

As part of its continual reinvestment in its facilities, the port is also looking at putting up buildings to store fertilizer. "We think this is another good potential market for the port," Mr. Dalley says.

In terms of the green shipping corridor proposed for the Great Lakes and Seaway, Mr. Dalley appreciates the role the Chamber of Marine Commerce is filling on behalf of the industry, but he hopes that any process that is officially set up will include a way for ports to have a clear voice in how their operations might be affected.

One of the big concerns right now for not only for the Port of Johnstown but the immediate region is the availability of natural gas, which the port operators and others would ideally like to have service-ready for customers but don't. "Any increase in supply requires the customer to sign a business contract," Mr. Dalley explains. "And if the project crosses the $2 million threshold – which is quickly reached if any new pipeline has to be installed – an application has to be made to the Ontario Energy Board where the approval process can take up to two years."

By comparison, the threshold in British Columbia is $20 million. "So, for example, we have successfully obtained the funding for the grain-drying project, but now there's concern over the availability of natural gas to run it," Mr. Dalley says. "Our funding was made available in part because in rural areas it's basically propane that's available, which is very expensive."

The new grain dryer is estimated to be 20 to 30 per cent more efficient with its heat recovery systems if operated on natural gas. "But now we're told there isn't the gas, so we've had meetings with everyone involved and are being told something might be worked out by July, but at significant cost," Mr. Dalley adds.

ST. LAWRENCE PORTS

Port of Montreal

As has been the case with other ports on the eastern seaboard of North America, the Port of Montreal has recently experienced a cargo decline, though this has been more pronounced in container traffic than in total

gouvernement fédéral pour installer un séchoir dans son annexe permettant d'entreposer 55 000 tonnes de céréales, qui sert principalement au maïs. «Le petit séchoir que nous avons actuellement est utilisé uniquement pour le soja, dit M. Dalley. Le nouveau séchoir plus grand laissera plus de flexibilité aux producteurs de maïs pour ce qui est du moment où ils livrent leur maïs, et nous pourrons le manutentionner de façon plus opportune.»

Le sel a aussi augmenté, s'élevant à 433 278 tonnes, contre 329 929 au 31 octobre 2022, bien que ce soit en raison de l'arrivée légèrement plus tardive des navires. «Nous avons trois navires transportant 60 000 tonnes de sel qui sont arrivés le 1er janvier et le 3 janvier plutôt qu'en 2022», explique M. Dalley.

M. Dalley n'est pas le seul gestionnaire portuaire qui s'inquiète au sujet des nouvelles lignes directrices que le ministère de l'Environnement de l'Ontario a proposées pour l'entreposage de sel de voirie de façon à protéger les sources d'eau à proximité. «Actuellement, nous recouvrons tout de bâches, mais il est proposé que nous aménagions des bâtiments pour tout le sel, ce qui n'est tout simplement pas pratique au vu des quantités que nous devons entreposer», dit-il.

Le Port de Johnston agrandit son aire de dépôt pour la porter à presque 14,2 hectares (35 acres) au lieu de 8,9 hectares (22 acres) en 2022. Il augmente aussi sa capacité ferroviaire. «Nous avons la chance d'avoir ce terrain disponible à moins de 1 km des quais du Port, dit M. Dalley. Il y a un grand potentiel pour la manutention du ciment.»

Dans le cadre de sa volonté de réinvestir constamment dans ses installations, le Port examine aussi la possibilité de construire des bâtiments pour entreposer de l'engrais. «Nous croyons que c'est un autre marché potentiel intéressant pour le Port», dit M. Dalley.

En ce qui concerne le couloir maritime vert proposé pour les Grands Lacs et la Voie maritime, M. Dalley apprécie le rôle que joue la Chambre de commerce maritime au nom de l'industrie. Il espère toutefois que tout processus officiel prévoira une façon de permettre aux ports de s'exprimer clairement sur les implications possibles pour leurs opérations.

Un des grands soucis pour le moment, non seulement pour le Port de Johnstown mais pour sa région immédiate, est la disponibilité de gaz naturel. Idéalement, les exploitants portuaires et d'autres voudraient que les clients puissent être desservis immédiatement, mais ce n'est pas le cas. «Toute augmentation de l'approvisionnement exige que le client signe un contrat, explique M. Dalley. Si le projet dépasse le seuil de 2 millions de dollars – ce qui est vite atteint si un nouveau pipeline doit être installé –, une demande doit être présentée à la Commission de l'énergie de l'Ontario, dont le processus d'approbation peut prendre jusqu'à deux ans.»

En comparaison, le seuil est de 20 millions de dollars en Colombie-Britannique. «Nous avons obtenu le financement pour le projet de séchoir à céréales, mais il y a maintenant des soucis pour la disponibilité du gaz naturel nécessaire à son fonctionnement, dit M. Dalley. Le financement nous a été octroyé en partie parce que dans les régions rurales, c'est essentiellement le propane qui est disponible, or il est très cher.»

Le nouveau séchoir à céréales a une efficacité estimée de 20 à 30 % supérieure, avec ses dispositifs de récupération de la chaleur, s'il est alimenté au gaz naturel. «Mais maintenant, on nous dit que le gaz n'est pas là, donc nous avons eu des réunions avec toutes les parties en cause, et nous apprenons qu'une solu-

©MPA

The Port of Montreal, Canada's second largest container port, is pursuing its Contrecoeur terminal expansion project under a new delivery model with search for a new operator beginning in 2024.

Le Port de Montréal, deuxième plus grand port de conteneurs au Canada, a adopté une nouvelle approche pour son projet d'expansion au terminal de Contrecœur. La recherche d'un nouvel exploitant commencera en 2024.

tion pourrait être mise au point d'ici juillet, mais que ce sera très coûteux.»

PORTS DU SAINT-LAURENT

Port de Montréal

Comme d'autres ports sur le littoral est de l'Amérique du Nord, le Port de Montréal a récemment connu une baisse du fret, davantage dans le trafic de conteneurs que pour le trafic total, alors que des changements survenaient dans la capacité des services sur l'Atlantique Nord. En 2022, Montréal avait manutentionné 36 millions de tonnes, 5,8 % de plus qu'en 2021, et le volume de conteneurs avait augmenté légèrement, atteignant 1,7 million d'EVP.

Pour les 10 premiers mois de 2023, les données révèlent une diminution de 3,4 % du trafic total, à 28,9 millions de tonnes. Pourtant, il y a eu de légères augmentations dans le vrac sec et le vrac liquide. Jusqu'à la fin d'octobre, les conteneurs étaient en baisse de 13 %, à 1,28 million d'EVP.

En ce qui concerne l'infrastructure, au cours des cinq années à venir, le Port de Montréal prévoit investir par ses propres moyens 335 millions de dollars dans ses diverses installations sur l'île de Montréal et quelque 300 millions de dollars dans son projet d'expansion à Contrecœur pour augmenter la capacité conteneurs de 1,15 million d'EVP.

À cet égard, le gouvernement fédéral a annoncé à l'automne un investissement de 150 millions de dollars dans le projet de terminal de Contrecœur, dont il semble que le coût serait passé de 950 millions de dollars à plus de 1,4 milliard.

traffic amidst the capacity changes on North Atlantic services. In 2022, Montreal handled 36 million tonnes, representing a 5.8% gain from 2021, and a slight increase in container throughput to 1.7 million TEUs.

For the first 10 months of 2023, the numbers showed total traffic down by 3.4% at 28.9 million tonnes. But moderate increases were, nevertheless, recorded in dry bulk and liquid bulk.

To end October, container cargo was down 13% at 1.28 million TEUs.

On the infrastructure front, the port plans over the next five years to invest from its own funding $335 million in its various facilities on the Island of Montreal and about $300 million in the Contrecoeur expansion project to increase container capacity by 1.15 million TEUs.

In this connection, the federal government in the fall announced funding of $150 million for the Contrecoeur terminal project whose cost has reportedly ballooned from C$950 million to over $1.4 billion

At the same time, the Montreal Port Authority indicated that it will be completed under a new delivery model after the procurement process has been cancelled with three previous shortlisted bidding groups. The process had included the total package of terminal construction work and its operation 40 miles east of Montreal on the St. Lawrence River.

The federal contribution adds to the $300 million already pledged by the Canada Infrastructure Bank and

$130 million from the Quebec government. Under what has been described as a hybrid approach, the Montreal Port Authority (MPA) will now act as prime contractor for all dock construction and dredging work. Search is to begin in 2024 for a new operator who will be responsible for land site works – notably the container yard, rail connection, buildings and other assets.

"Discussions with the bidders did not lead to a result deemed satisfactory by the MPA after factoring in market trends, including interest rates and inflation, between the time the Request for Qualifications began in 2021 to today," the Montreal Port Authority stated.

The original target was for the winning bidder to be unveiled in the third quarter of this year. The initial completion date of late 2026 for a terminal with capacity of 1.15 million TEUs to go on stream is expected to be adjusted to possibly beyond 2027 sometime in 2024 when more details emerge on an eventual operator. This will be a significant strategic responsibility of Julie Gascon, who has been appointed the new MPA President and CEO, effective February 12, 2024.

Port of Quebec

For the Port of Quebec, 2023 could be qualified as a steady-as-she-goes year with total cargo expected to tally close to the 2022 volume of 28 million tonnes while another stellar cruise season was achieved. Replacement workers have maintained cargo-handling operations during a prolonged lock-out of dockers.

In the first nine months of 2023, throughput amounted to 19.6 million tonnes versus the year earlier 19.5 million tonnes. Increases were posted in grain, sugar and wood pellets whereas declines were felt in iron ore, cement and certain oil products.

The port welcomed over 154,000 cruise passengers in 2023. Twenty-eight cruise lines and 41 different ships, 11 of which were on their maiden voyage, visited a total of 131 times over the season which ran from April 25 to November 5 - the longest in the Port's history. These figures exceeded the previous year, confirming Québec City's growing appeal as a destination.

As infrastructure work is continuing in various sectors, the port is developing a new ambitious sustainable development plan for the 2024-2028 period in co-operation with its stakeholders under its Vision 2035 blueprint. This includes elaborating strategies for ensuring ecological integrity and preserving biodiversity as well as offering onshore electrification for docked vessels.

"The Port of Québec is a collective infrastructure that comes with great responsibility, particularly concerning the environment," declared Port of Québec CEO Mario Girard. "The era of simple environmental compensation for industrial activities is past: now, more than ever, the maritime community is aware of the importance of not only conserving ecosystems, but also helping them thrive. This initiative is another step in this direction."

Port of Sept-Îles

At the Port of Sept-Îles on the North Shore of the St. Lawrence, it is almost an understatement to note that

En même temps, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a indiqué que le projet serait réalisé selon une nouvelle approche, après avoir annulé le processus d'approvisionnement qui avait mené à la présélection de trois groupes soumissionnaires. Le processus visait à la fois la construction et l'exploitation du terminal, à 40 milles à l'est de Montréal sur le fleuve Saint-Laurent.

La contribution fédérale s'ajoute aux 300 millions de dollars déjà engagés par la Banque de l'infrastructure du Canada et aux 130 millions de dollars du gouvernement du Québec. Dans ce qui a été appelé une approche hybride, l'APM est désormais l'entrepreneur principal pour l'ensemble de la construction des quais et des travaux de dragage. En 2024 commencera la recherche d'un nouvel exploitant qui sera chargé des travaux terrestres – notamment la cour de conteneurs, la connexion ferroviaire, les bâtiments et d'autres éléments.

«Les discussions avec les soumissionnaires n'ont pas permis de parvenir à un résultat jugé satisfaisant pour l'APM, notamment compte tenu de l'évolution des marchés, dont les taux d'intérêt et l'inflation, entre le début de l'appel de qualification en 2021 et aujourd'hui», a affirmé l'APM.

Selon le plan initial, le soumissionnaire retenu devait être révélé au troisième trimestre de cette année. Le projet devait être terminé à la fin de 2026, avec un terminal d'une capacité de 1,15 million d'EVP. Il faut prévoir qu'au cours de 2024, quand on en saura davantage sur l'exploitant éventuel, la date sera ajustée, pour la reporter peut-être au-delà de 2027. La question d'une grande importance stratégique relève de Julie Gascon, nommée PDG de l'APM, qui entrera en fonction le 12 février 2024.

Port de Québec

Pour le Port de Québec, 2023 pourrait être qualifié d'année de stabilité. Le fret total devrait être proche du volume de 28 millions de tonnes de 2022, alors que les croisières ont connu une nouvelle saison brillante. Des travailleurs de remplacement ont assuré les opérations de manutention des cargaisons pendant une longue période de lockout des débardeurs.

Pour les neuf premiers mois de 2023, le volume s'est élevé à 19,6 millions de tonnes, contre 19,5 millions un an plus tôt. Il y a eu des augmentations dans les céréales, le sucre et les granules de bois, et des diminutions dans le minerai de fer, le ciment et certains produits pétroliers.

Le Port a accueilli plus de 154 000 passagers de croisières en 2023. Au total, 28 compagnies de croisières et 41 navires différents, dont 11 faisaient leur voyage inaugural, ont fait 131 escales à Québec au cours de la saison. Celle-ci s'est étendue du 25 avril au 5 novembre, et était la plus longue de l'histoire du Port. Tous ces chiffres surpassent ceux de l'année précédente, ce qui confirme l'attrait croissant de Québec comme destination.

Alors que des travaux d'infrastructure se poursuivent dans divers secteurs, le Port prépare un nouveau plan ambitieux de développement durable pour la période de 2024 à 2028, en collaboration avec ses parties prenantes, sur le thème Vision 2035. En font partie des stratégies visant à assurer l'intégrité écologique et à préserver la biodiversité, ainsi que l'alimentation des navires en électricité à quai.

«Le Port de Québec est une infrastructure collective, a déclaré son PDG, Mario Girard. Cela lui confère de grandes responsabilités, notamment sur le plan environnemental.

PORT MONTRĒAL

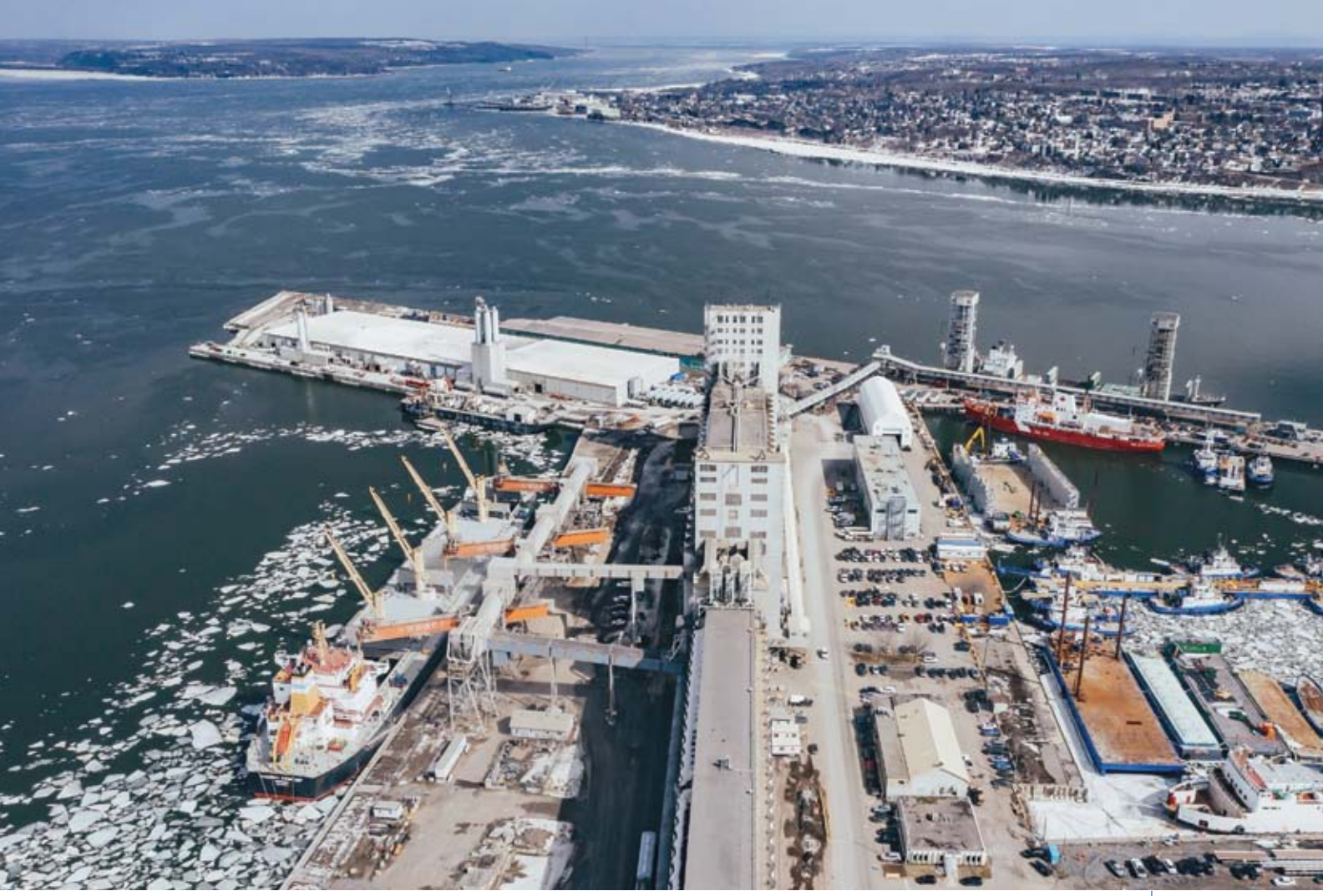
Local strengths, world-class logistics

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



©PORT OF QUEBEC

The Port of Quebec's final 2023 throughput is expected to tally close to the 2022 volume of 28 million tonnes.

Le port de Québec bouclera sans doute 2023 avec un volume proche des 28 millions de tonnes de 2022.

optimism reigns as iron ore shipments have soared and a potential major project with a Swedish steel producer is on the radar screen.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Pierre Gagnon, President and CEO, predicted that the port's final volume in 2023 would likely total around 36.5 million tonnes – thereby shattering the previous summit of 34.9 million tonnes established in 1979. The 2022 total was 33.4 million tonnes.

"We could possibly attain 40 million tonnes in 2024 should present trends continue," Mr. Gagnon suggested.

"With the 2023 record, we will climb to second place among Canadian ports, overtaking Montreal," Mr. Gagnon said. "The biggest factor is the high quality of the iron ore from the Labrador Trough which is in great global demand from steel mills for reducing their carbon footprint."

"If it had not been for the forest fires in the region, we could have had an even bigger year in 2023,' he added.

Among the region's mining companies, Champion Iron is in the process of doubling its production while Rio Tinto is boosting output.

The main markets for the iron ore? Asia accounts for 60% of the shipments of the iron ore pellets from the Port of Sept-Îles. Then it's Europe at about 30% and North America at 10%.

L'époque où l'on se contentait de compenser les milieux pour des activités industrielles est révolue. Aujourd'hui et plus que jamais, la communauté maritime est consciente de l'importance non seulement de préserver les écosystèmes, mais aussi de les mettre en valeur. Voici une autre initiative que nous implantons pour agir en cette matière.»

Port de Sept-Îles

Au Port de Sept-Îles, sur la rive nord du Saint-Laurent, c'est peu dire que l'optimisme règne. Les expéditions de minerai de fer ont augmenté en flèche, et un projet majeur est en vue avec un producteur d'acier suédois.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, le PDG du Port, Pierre Gagnon, a prédit que le volume final de 2023 atteindrait probablement environ 36,5 millions de tonnes, ce qui éclipsera le sommet précédent de 34,9 millions de tonnes de 1979. En 2022, c'était 33,4 millions de tonnes.

«Nous pourrions parvenir à 40 millions de tonnes en 2024 si les tendances actuelles se maintiennent, avance M. Gagnon.

«Avec le record de 2023, nous grimpons au deuxième rang des ports canadiens, dépassant Montréal. Le facteur principal est la grande qualité du minerai de fer de la fosse du Labrador, qui est en forte demande à l'échelle mondiale, auprès des aciéries voulant réduire leur empreinte carbone.»

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

©SIPA

Sustained global iron ore demand has spurred a significant increase in traffic at the Port of Sept-Îles, with an all-time record foreseen for 2023.

La demande mondiale soutenue de minerai de fer a engendré une forte augmentation du trafic au port de Sept-Îles, qui pourrait fracasser tous les records en 2023.

The port's iron ore activity has been rising despite the current world economic and geopolitical challenges. Iron ore prices may rise and fall, but the commodity remains essential for producing steel that has multiple applications, Mr. Gagnon stresses.

Last August, Rio Tinto Iron Ore Company (IOC) signed a partnership agreement with Sweden's H2 Green Steel for the supply of direct reduction iron ore pellets for its flagship plant in Boden. The latter is conceived to be the first large scale producer of green steel globally, with a 2025 start-up date.

Last year also saw H2 Green Steel sign a letter of intent with the Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire for the construction of a $5 billion steel processing plant at Pointe-Noire. The giant project hinges on obtaining adequate hydro-electric energy supply in negotiations with the Quebec government. The potential impact is immense for the Cote-Nord region, entailing notably 500 direct and1,200 indirect jobs.

Port of Trois-Rivières

The Port of Trois-Rivières anticipated total cargo of over 4 million metric tonnes for 2023. The breakdown of this traffic remains in line with the trend of recent years - 85% dry bulk, including cereals, 9% general cargo and 6% liquid bulk.

During 2023, the St. Lawrence River partnership between the ports of Montreal, Quebec City and Trois-

«S'il n'y avait pas eu les feux de forêt dans la région, nous aurions pu faire encore mieux en 2023.»

Parmi les compagnies minières de la région, Champion Iron est en voie de doubler sa production, et Rio Tinto augmente aussi la cadence.

Quels sont les principaux marchés du minerai de fer? L'Asie représente 60 % des expéditions de boulettes de minerai de fer du Port de Sept-Îles. Ensuite, l'Europe est à environ 30 %, et l'Amérique du Nord, à 10 %.

Le volume de minerai de fer au Port a augmenté malgré les difficultés économiques et géopolitiques mondiales. Ses prix peuvent augmenter ou diminuer, mais le minerai de fer reste essentiel pour la production d'acier servant à de nombreuses applications, insiste M. Gagnon.

En août dernier, Rio Tinto IOC a conclu un partenariat avec H2 Green Steel, de Suède, pour la fourniture de boulettes de minerai de fer à réduction directe à son usine de Boden. Cette usine a été conçue pour devenir le premier grand producteur mondial d'acier vert, à partir 2025.

L'année passée, H2 Green Steel a aussi signé une lettre d'intention avec la Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire, pour la construction d'une usine d'acier vert à Pointe-Noire, un projet de 5 milliards de dollars. Le tout dépend d'un approvisionnement suffisant en hydroélectricité, ce qui fait l'objet de négociations avec le gouvernement du Québec. Les retombées potentielles sont énormes pour la région de la Côte-Nord, avec notamment 500 emplois directs et 1200 emplois indirects.

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

Rivières has been highlighted at various forums, and the Environmental Working Group has confirmed that all three port authorities have signed up to the Government of Canada's Carbon Neutral Challenge. By announcing their joint participation in the Carbon Neutral Challenge, the ports are joining forces to accelerate the decarbonisation of the maritime industry along the St. Lawrence maritime corridor.

"For Trois-Rivières, it's also an achievement that fits in with our *Set a Course for 2030* development plan, in which we aim to achieve an annual reduction in GHG emissions of -2% by 2030, then -5% thereafter to achieve carbon neutrality by 2050," said Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières.

The Port of Trois-Rivières also hosted the annual conference of the Association of Canadian Port Authorities in September.

In addition, last year marked a turning point for the cruise industry in Trois-Rivières. The two partners responsible for this tourism niche, Innovation et Développement économique Trois-Rivières (IDÉ) and the Port agreed to target cruise lines whose values are aligned with their own on promoting sustainable development, reducing the carbon footprint and maximizing local spin-offs.

Desgagnés Logistik and Port of Valleyfield

Desgagnés Logistik reported a successful culmination of its 2023 season, characterized by a series of milestones and achievements.

Port de Trois-Rivières

Le Port de Trois-Rivières prévoyait totaliser plus de 4 millions de tonnes métriques en 2023. La répartition s'inscrit dans la tendance des dernières années: 85 % de vrac sec, y compris céréales; 9 % de marchandises diverses; et 6 % de vrac liquide.

En 2023, le partenariat du fleuve Saint-Laurent entre les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières a été mis en évidence dans divers contextes. Le groupe de travail environnemental a confirmé que les trois administrations portuaires souscrivaient au défi carboneutre du gouvernement du Canada, unissant leurs forces pour accélérer la décarbonisation de l'industrie maritime le long du corridor du Saint-Laurent.

«Pour Trois-Rivières, c'est aussi une réalisation dans le sens de notre plan de développement *Cap sur 2030*, dit Gaétan Boivin, PDG du Port de Trois-Rivières. Nous visons une réduction annuelle de 2 % des émissions de GES d'ici 2030, puis de 5 % par la suite, pour arriver à la carboneutralité d'ici 2050.»

Le Port de Trois-Rivières a été l'hôte de la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes en septembre.

Par ailleurs, l'année écoulée a été celle d'un tournant pour le secteur des croisières à Trois-Rivières. Les deux partenaires chargés de ce créneau touristique, Innovation et Développement économique Trois-Rivières (IDÉ) et le Port, ont convenu de viser des compagnies de croisières dont les valeurs correspondent aux leurs en ce qui concerne la promotion du développement durable, la réduction de l'empreinte carbone et la maximisation des retombées locales.

Desgagnés Logistik et le Port de Valleyfield

Desgagnés Logistik a terminé en beauté sa saison 2023, avec une série de jalons franchis et de réalisations.

«Une des grandes réalisations de cette saison est l'intégration des activités d'arrimage et de manutention aux terminaux réalisée par le Port de Valleyfield et le groupe Desgagnés, a confié David Rivest, PDG de Desgagnés Logistik, au *Maritime Magazine*. Cette acquisition stratégique nous a permis de mettre à profit l'expertise et les ressources de l'équipe de Valleyfield, et de rehausser notre capacité de fournir des services maritimes du meilleur niveau. La collaboration avec nos diverses parties prenantes a rehaussé notre place au sein de l'industrie.

«En étroite collaboration avec l'administration portuaire, nous continuons de travailler à des projets et initiatives qui accroîtront l'efficacité globale de nos opérations. Les synergies entre Desgagnés Logistik et le Port vont optimiser la logistique, l'infrastructure et la gestion de la chaîne d'approvisionnement, apportant des avantages à nos précieux clients et parties prenantes.

«Notre engagement à l'égard de l'amélioration continue est évident dans les efforts que nous déployons pour rationaliser les processus. En adoptant les pratiques exemplaires de l'industrie, nous relevons la qualité du service, l'efficacité opérationnelle et la durabilité environnementale.»

Quant au trafic, Desgagnés Logistik a enregistré une augmentation des importations de vrac. De plus, l'entreprise a réalisé plusieurs opérations de chargement de navires avec des cargaisons pour des exploitants de mines de minerai de fer et d'or dans l'Arctique canadien.

"A significant accomplishment of this season was the integration of stevedoring and terminal handling activities carried out at the Port of Valleyfield into the Desgagnés group," David Rivest, President and CEO of Desgagnés Logistik, told *Maritime Magazine*. "This strategic acquisition has enabled us to leverage the expertise and resources of the Valleyfield team, enhancing our capacity to provide top-tier maritime services. The collaborative efforts with our various stakeholders have bolstered our standing within the industry.

"In close collaboration with the Port authority, we continue to actively work on projects and initiatives aimed at elevating the overall efficiency of our operations. The synergies between Desgagnés Logistik and the Port are set to optimize logistics, infrastructure, and supply chain management, delivering advantages to our valued clients and stakeholders."

For the Port of Valleyfield itself, Operations and Development Director Isabelle Viau stressed that "2023 was a period of significant changes and positive developments for the port, thanks to major advances in its evolution."

In particular, the purchase of the Valport terminal by Desgagnés Logistik allowed the port to increase its cargo volume while optimizing its environmental performances and enhancing productivity. In 2023, dry and liquid bulk increased over 2022, whereas general cargo declined. The port handled 845,000 tonnes in 2022.

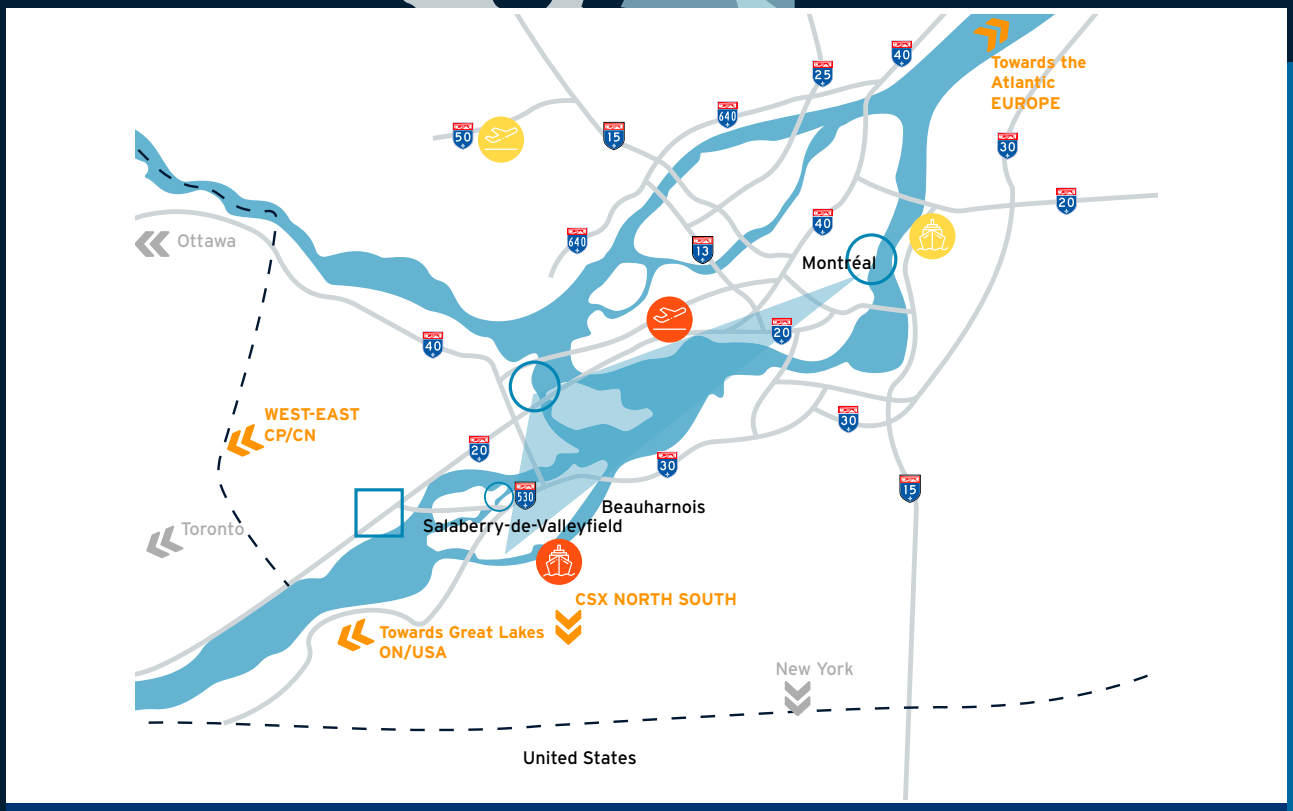
Ms. Viau indicated that the project of building berth 8 to accommodate future increased volume has advanced

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

©PORT OF VALLEYFIELD

The integration of Desgagnés Logistik into the terminal and stevedoring operations at the Port of Valleyfield has sparked dry bulk cargo imports and shipments to Arctic destinations.

L'intégration de Desgagnés Logistik dans les opérations de terminal et d'arrimage au port de Valleyfield a stimulé les importations de vrac sec et les expéditions vers l'Arctique.

through several phases with a view to beginning construction in 2025.

Mr. Rivest added that "our commitment to continuous improvement is evident in our efforts to streamline business processes. Through the adoption of industry best practices, we are elevating service quality, operational efficiency, and environmental sustainability."

On the traffic front, Desgagnés Logistik , posted an increase in dry-bulk cargo imports. Additionally, it executed several vessel loading operations for cargoes destined for the Canadian Arctic, serving iron ore and gold mining organizations.

Port of Saguenay

The Saguenay Port Authority (SPA) reported a strong performance in 2023, with a total of almost 800,000 tonnes of cargo handled, one of the highest volumes in its history, and some 80 ships received at the Grande-Anse Marine Terminal. The past year also saw record numbers of passengers and ships handled at the Bagotville International Cruise Terminal in Saguenay, with 78 calls and more than 120,000 passengers and crew members welcomed.

"The excellent year we've just had in terms of operations, as well as the acceleration of our many infrastructure projects, confirm the growing strategic role played by the Port of Saguenay within the Saguenay-St. Lawrence and Great Lakes ecosystem and the economy of the continent," said Carl Laberge, President and CEO. "Our industrial port zone has also consolidated its

Pour le Port de Valleyfield lui-même, la directrice, Opérations et Développement, Isabelle Viau a déclaré que «2023 a été une période d'importants changements et de développements positifs pour le Port, grâce à des progrès majeurs dans son évolution».

En particulier, l'achat du terminal Valport par Desgagnés Logistik a permis au Port à la fois d'augmenter son volume de fret, d'optimiser sa performance environnementale et d'augmenter la productivité. En 2023, le vrac sec et le vrac liqui-de ont augmenté par rapport à 2022, alors que les marchandises diverses ont diminué. Le Port a manutentionné 845 000 tonnes en 2022.

Mme Viau a indiqué que le projet de construire le poste d'accostage 8 en prévision d'une future augmentation du volume a franchi diverses étapes en vue d'un début de la construction en 2025.

Port de Saguenay

L'Administration portuaire du Saguenay affiche de bons résultats en 2023, avec un total de presque 800 000 tonnes de fret, un des volumes les plus élevés de son histoire. Quelque 80 navires ont été reçus au terminal maritime de Grande-Anse. Il y a aussi eu des nombres records de passagers et de navires au Terminal des croisières internationales au quai de Bagotville: 78 arrivées et plus de 120 000 passagers et membres d'équipage.

«L'excellente année que nous venons de connaître dans les opérations, ainsi que l'accélération de nos nombreux projets d'infrastructure, confirme le rôle stratégique croissant que joue le Port de Saguenay dans l'écosystème Saguenay–Saint-Laurent et Grands Lacs, et dans l'économie du continent, dit Carl

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

©SPA

The Port of Saguenay reported a strong performance in 2023, handling nearly 800,000 tonnes of cargo and accelerating various infrastructure projects.

Le Port de Saguenay a connu une année productive en 2023, manutentionnant presque 800 000 tonnes de fret et accélérant divers projets d'infrastructure.

position and attractiveness to major investors active in the development of future sectors such as batteries for electric vehicles and critical metals and minerals, which augurs well for years of intense activity for our organisation."

In 2023, shipments of forest biomass to Europe, solid and liquid bulk inputs for the aluminium and pulp and paper industries, and de-icing salt represented the largest volumes of goods transiting through the Port of Saguenay.

The Port of Saguenay and its industrial port zone had a very busy year in terms of infrastructure development. At the end of the summer, preparatory civil engineering work began on the mechanised conveyor system to transport bulk goods between the marine terminal and the warehousing areas in the industrial port zone. This major project, financially supported by the Governments of Quebec and Canada, will increase the flexibility of operations and optimise the Port of Saguenay's bulk handling capacity, thereby enhancing the resilience of the Canadian and North American supply chain. The approximately 2-kilometre-long system is scheduled to come into service in 2025.

Laberge, PDG. Notre zone portuaire industrielle a aussi consolidé sa place et son attrait pour de grands investisseurs dans le développement de secteurs d'avenir, comme les batteries pour véhicules électriques et les métaux et minéraux essentiels, ce qui laisse entrevoir des années d'activité intense pour notre organisation.»

En 2023, les expéditions de biomasse forestière pour l'Europe, d'intrants de vrac solide et liquide pour les industries de l'aluminium et des pâtes et papiers, et de sel de déglaçage représentent les plus forts volumes de produits passant par le Port de Saguenay.

Le Port de Saguenay et sa zone industrialo-portuaire ont eu une année très chargée pour le développement de l'infrastructure. À la fin de l'été, des travaux préparatoires de génie civil ont commencé pour le système mécanisé de convoyage de vrac entre le terminal maritime et les aires d'entreposage dans la zone industrielle du Port. Ce projet majeur, soutenu financièrement par les gouvernements du Québec et du Canada, augmentera la flexibilité des opérations et optimisera la capacité de manutention de vrac du Port de Saguenay. Il augmentera ainsi la résilience de la chaîne d'approvisionnement canadienne et nord-américaine. Le système d'une longueur d'environ 2 km doit être mis en service en 2025.

Vers l'avenir.

Towards the future.

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

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

Canada

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

GREENMARINE ALLIANCE VERTE

Les meilleurs employeurs de Montréal 2023

www.pilotagestlaurent.gc.ca

Chamber of Marine Commerce
www.MarineDelivers.com

Let's make waves... Green waves

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

www.MarineDelivers.com

@MarineDelivers

©MIKE CHASE

Like other Great Lakes shipowners, CSL is investing in green technologies and pursuing its biodiesel program.

CSL investit dans des technologies vertes, comme d'autres armateurs sur les Grands Lacs, et poursuit son programme du biodiesel.

Les transporteurs intérieurs se sont démenés pour respecter leurs engagements après la grève sur la Voie maritime

Domestic carriers scrambled to meet customer commitments after Seaway strike

Julie Gedeon

Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines et les autres compagnies maritimes canadiennes ont toutes dû se démener et faire preuve de créativité pour acheminer autant que possible du fret commandé l'année passée dans la Voie maritime avant la fin de sa saison prolongée au début de janvier.

Les administrations de la Voie maritime ont laissé le réseau ouvert plusieurs jours de plus que d'habitude, pour compenser les huit jours perdus en raison de la grève de leurs travailleurs à la fin octobre, début novembre. La prolongation de la saison a été utile, mais elle n'a pas nécessairement permis de rattraper entièrement le temps perdu.

Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines, and the other Canadian shipping lines all had to hustle and be creative to get as much of last year's cargo orders in or out of the Seaway before it closed for an extended season in early January.

The Seaway administrations kept the system open for several days longer than traditionally to make up for the eight days lost to a strike by unionized Seaway workers in late October into early November. While the later closing helped, it may not have fully offset the earlier shutdown.

Gregg Ruhl, Algoma Central Corporation's President and CEO, appreciates how understanding and flexible customers have been. "They know service disruption wasn't our doing and that it actually took us, like many others, by surprise," he says. "We asked customers to shift a few cargoes to 2024, and to cancel a few, as we tried our best to fit the rest in what was already a very full schedule and is now even fuller."

"Very full" is also how Chantal Picard, Vice President, Commercial, at Canadian Steamship Lines, describes CSL's schedule. "With the Great Lakes industry really picking up in the past few years, our cargoes have been fairly constant across the board, but particularly with raw materials such as iron ore, salt, aggregates, and of course, grain," she says. "Without a doubt, the Seaway workers strike had an impact on us. Losing eight days at a time when we were fully booked for the rest of the year was significant."

Ms. Picard says CSL communicated frequently with its customers but was, like them, frustrated at times with a lack of information about the efforts to resolve the labour dispute. She welcomed the Seaway administrations keeping the Seaway open longer but says that extension into January can't make up for the days lost in October. "We've definitely been set back somewhat with our existing order, as well as the opportunity to carry additional cargo," she says.

While Mr. Ruhl appreciates the additionally scheduled five days, he would have liked it to be at least seven days. The shipping industry had already called up the Seaway to extend the opening of the Montreal/Lake Ontario (MLO) section by seven days as a pilot project over the next five years.

"The request was made based on the success of keeping the Welland section open five additional days on a trial basis over each of the past five years," Mr. Ruhl shares. "And we were hoping to have that lengthened to 10 days as part of a new pilot project over the next five years."

Keeping fixed assets opened for longer, even if shipments are more spread out, would be good economics. "The fact is that some things – such as salt and oil – are moved by other modes after the Seaway closes," Mr. Ruhl says. "The longer we keep the marine option available, the more efficient and greener the system will be."

For Algoma, 2023 has been a year of growth and reinvestment in the core business, according to Mr. Ruhl. "We've made some great strides with partners overseas to grow new markets and even added a big customer to our tanker fleet in Canada," he says.

The $127-million order with Hyundai Mipo Shipyard in South Korea is to build two 37,000 DWT ice class product tankers. They will be operated in a long-term charter agreement with Irving Oil to provide fuel to Atlantic Canada and the U.S. East Coast from the refinery in Saint John, New Brunswick.

At year end, Algoma had 17 vessels in total on order or under construction. "We're not waiting for the ideal decarbonization solutions but rather doing what we can right now by installing the best available technologies

Gregg Ruhl, chef de l'exploitation de Algoma Central Corporation, apprécie à quel point les clients ont été compréhensifs et flexibles: «Ils savent que nous ne sommes pour rien dans la perturbation du service qui nous a pris de court, nous comme bien d'autres. Nous avons demandé aux clients de reporter quelques cargaisons en 2024 et d'en annuler quelques-unes, et nous avons fait de notre mieux pour intégrer le reste dans un calendrier qui était déjà bien plein et qui l'est maintenant encore davantage.»

Chantal Picard, vice-présidente, Affaires commerciales à Canada Steamship Lines, qualifie aussi de «bien plein» le calendrier de CSL. «Comme l'industrie des Grands Lacs s'est réellement développée ces quelques dernières années, nos cargaisons ont été passablement constantes sur toute la ligne, mais surtout pour les matières premières comme le minerai de fer, le sel, les granulats et bien sûr les céréales, dit-elle. La grève des travailleurs de la Voie maritime nous a assurément touchés. Perdre huit jours à un moment où nous étions déjà complets pour le reste de l'année a été un coup dur.»

Mme Picard rapporte que CSL a communiqué fréquemment avec ses clients, mais était parfois frustré, comme eux, par le manque d'information sur les efforts déployés pour régler le conflit de travail. Elle a accueilli favorablement le fait que les administrations de la Voie maritime prolongent la saison, mais dit que ce ne sera pas suffisant pour compenser les jours perdus en octobre. «Nous avons indiscutablement pris du retard avec nos commandes, en plus de perdre la possibilité de transporter des cargaisons supplémentaires», dit-elle.

M. Ruhl apprécie les cinq jours ajoutés au calendrier, mais il en aurait souhaité au moins sept. L'industrie maritime a déjà demandé à la Voie maritime d'ouvrir la section Montréal-lac Ontario (MLO) sept jours de plus, à titre de projet pilote, pendant les cinq prochaines années.

«La demande avait été faite au vu du succès obtenu en ouvrant la section Welland cinq jours de plus, sur une base expérimentale, à chacune des cinq dernières années, précise M. Ruhl. Et nous espérions que cela passe à 10 jours dans un nouveau projet pilote pour les cinq années à venir.»

Garder les installations ouvertes plus longtemps, même si les expéditions étaient davantage étalées, serait économiquement judicieux. «Le fait est que certains produits – comme le sel et le pétrole – sont transportés par d'autres modes après la fermeture de la Voie maritime, dit M. Ruhl. Plus nous offrons l'option maritime longtemps, plus le réseau sera efficace et écologique.»

Pour Algoma, 2023 a été une année de croissance et de réinvestissement dans son activité de base. «Nous avons fait de grands progrès avec des partenaires outre-mer pour développer de nouveaux marchés, et nous avons même ajouté un grand client pour notre flotte de navires-citernes au Canada», indique M. Ruhl.

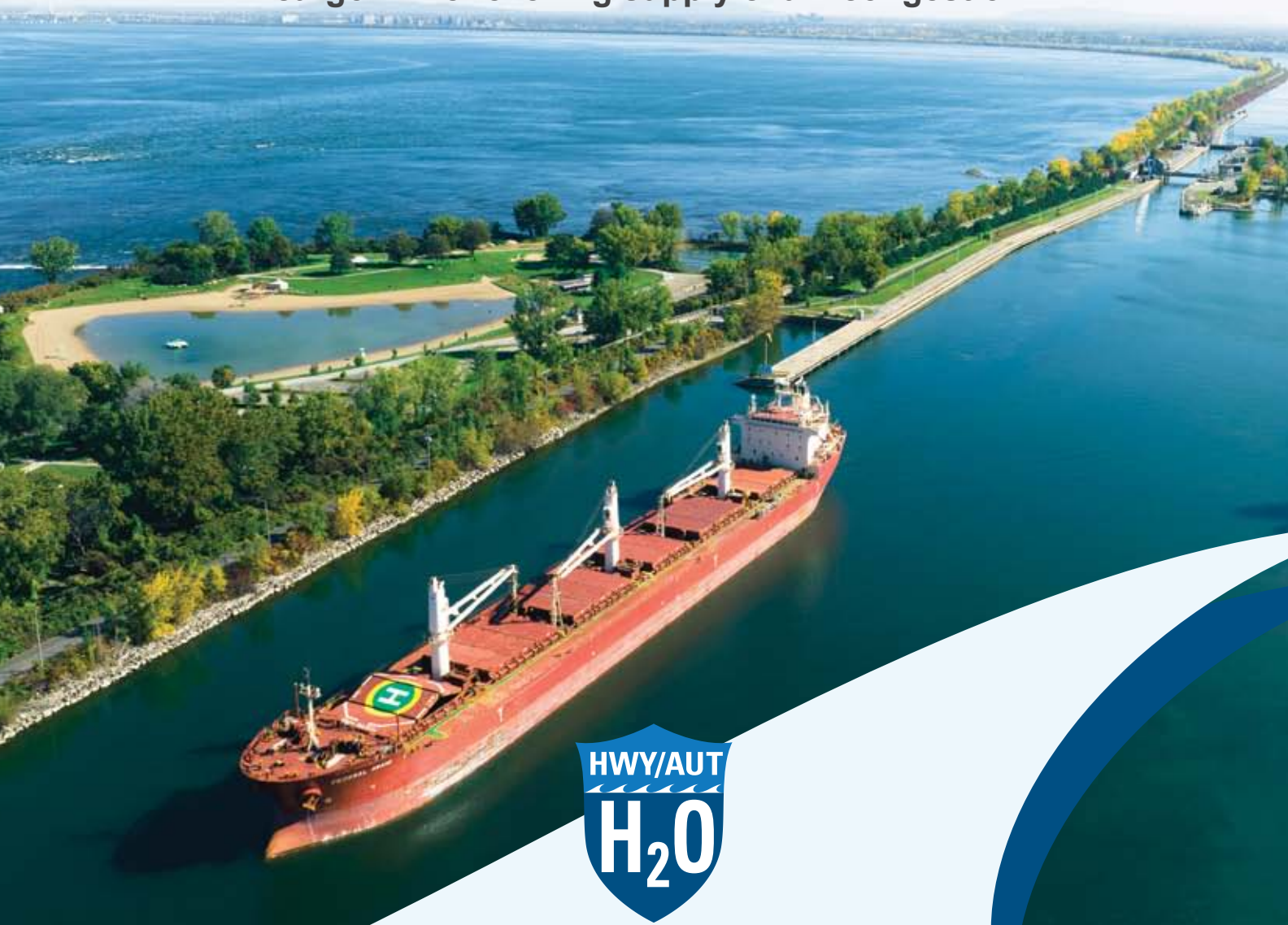
Une commande de 127 millions de dollars a été confiée au chantier naval Hyundai Mipo, en Corée du Sud, pour construire deux navires-citernes de cote glace de 37 000 tpl. Ils seront exploités dans le cadre d'un affrètement à long terme convenu avec Pétroles Irving, pour fournir du carburant dans le Canada atlantique et sur la côte est des États-Unis à partir de sa raffinerie de Saint John (Nouveau-Brunswick).

À la fin de l'année, Algoma comptait en tout 17 navires commandés ou en voie de construction. «Nous n'attendons

The St. Lawrence Seaway Management Corporation
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

THE GREEN CORRIDOR

The most environmentally responsible way to move cargo while relieving supply chain congestion.



HWY/AUT H_2O

CONNECT WITH A MEMBER OF OUR TEAM TO LEARN MORE

hwyh2o@seaway.ca

1-905-641-0309 | www.hwyh2o.com

"The longer we keep the marine option available, the more efficient and greener the system will be."

Gregg A. Ruhl, President and CEO
Algoma Central Corporation

«Plus nous offrons l'option maritime longtemps, plus le réseau sera efficace et écologique.»

Gregg A. Ruhl, président et chef de la direction,
Algoma Central Corporation

to maximize efficiencies with current available fuels," Mr. Ruhl says. "For example, the new **Algoma Bear** that will be ready for the Seaway's opening will use 40 per cent less fuel than the vessel it is replacing."

As green shipping corridors are established in Canadian waters, Mr. Ruhl hopes the government recognizes that marine is already the greenest mode and a big way to reduce carbon is by immediately working to transport more freight by water. "It's also essential to remember that government needs to invest in the entire maritime supply chain, which means incentivizing ship owners to build new vessels and try out new technologies in addition to allocating funds to shoreside infrastructure," he says.

Uneven playing fields

Mr. Ruhl adds that he's concerned about several uneven playing fields that might become increasingly unfair. He says the first is interprovincial with Ontario making some good progress with its new marine strategy, but quick actions and funding are necessary to catch up to Quebec.

The other area deals with the U.S. carriers that fall under the Jones Act provisions being exempt from having so far to install ballast water treatment systems even though they often ply the same waters as Canadian vessels. Newly proposed regulations are seemingly leaving them exempt from this requirement.

Steeper Canadian pilotage fees compared to U.S. costs is another concern. "We can't have these fees go any higher and compete effectively with the U.S. side," Mr. Ruhl warns.

While Algoma had exceptionally five vessels in drydocking last year, none are expected to be out of service this year, giving the shipping company more available space for what is anticipated to be another busy year.

The first of the 10 FureBear intermediate product tankers ordered by Algoma is expected in the first quarter of 2024. This new order for the Vinga series vessels broadens the joint venture with partner Furetank AB of Sweden to expand into new market demand for biofuel transportation.

CSL anticipates having all 17 ships in service in 2024, servicing a similar customer base. "We expect to be operating at full capacity next year," Ms. Picard

pas les solutions idéales de décarbonisation, dit M. Ruhl. Plutôt, nous faisons ce que nous pouvons dès à présent en installant les meilleures technologies disponibles pour maximiser les gains en efficience avec les carburants disponibles aujourd'hui. Par exemple, le nouvel **Algoma Bear** qui sera prêt à l'ouverture de la Voie maritime consommera 40 % de carburant de moins que le navire qu'il remplace.»

À l'heure où des corridors maritimes verts sont en voie d'être établis en eaux canadiennes, M. Ruhl espère que le gouvernement reconnaisse que le transport maritime est déjà le mode le plus écologique, et qu'un excellent moyen de réduire le carbone est de travailler immédiatement pour transporter davantage de fret sur l'eau. «Il est aussi essentiel de se rappeler que le gouvernement devrait investir dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement maritime, ce qui signifie offrir des incitatifs aux armateurs pour qu'ils construisent de nouveaux navires et adoptent de nouvelles technologies, en plus d'affecter des fonds à l'infrastructure portuaire», dit-il.

Conditions de concurrence inégales

M. Ruhl ajoute qu'il est préoccupé par divers terrains de jeu inégaux qui pourraient devenir de plus en plus inéquitables. Il dit que le premier d'entre eux est interprovincial: l'Ontario réalise de bons progrès avec sa nouvelle stratégie maritime, mais qu'il faudrait rapidement agir et prévoir des fonds pour rattraper le Québec.

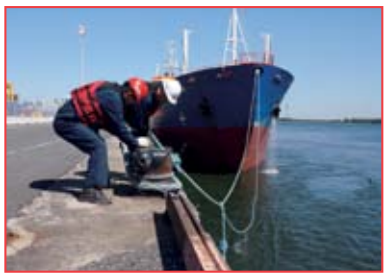
L'autre domaine concerne les transporteurs américains régis par la Jones Act, qui sont dispensés de l'obligation d'installer des systèmes de traitement de l'eau de ballast même s'ils naviguent souvent dans les mêmes eaux que les navires canadiens. Il semble que de nouvelles dispositions réglementaires proposées maintiennent leur exemption.

Les frais de pilotage plus élevés au Canada sont un autre problème. «Nous ne pouvons pas laisser ces frais grimper encore si nous voulons concurrencer efficacement les Américains», prévient M. Ruhl.

Algoma avait exceptionnellement cinq navires en cale sèche l'année passée, mais aucun ne devrait être hors service cette année. La compagnie maritime aura ainsi davantage de capacité en vue de ce qui devrait être une nouvelle année chargée.

Le premier des 10 navires-citernes de produits intermédiaires FureBear commandés par Algoma devrait arriver au premier trimestre de 2024. Cette nouvelle commande de navires de la série Vinga bonifie la coentreprise avec le partenaire Furetank AB de Suède visant la demande croissante de transport de biocarburant.

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



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

GREEN MARINE
PARTNER

www.ume-qc.com

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

confirms. "Current indications suggest substantial demand across all industries, including another strong year for iron ore from all domestic steel producers."

The company is also keen to explore the type of business partnerships that led to the purpose-designed **MV Nukumi**, which is servicing Windsor Salt's Mines Seleines in the Magdalen Islands. The diesel-electric self-unloader was honoured as "Vessel of the Year" at the 2023 Marine Propulsion Decarbonisation Awards, after winning the 2022 IBJ Awards for Bulk Ship of the Year and Best Ship Loading/Unloading System.

"**Nukumi** is a great model for our next generation of newbuilds because it's designed with sustainability and decarbonization in mind and is equipped with all the necessary features to transition to future fuels." Ms. Picard says.

Green shipping corridor

Like other ship owners, CSL is eager to see how the green shipping corridor will be established in the Great Lakes and Seaway region, as well as in other areas, and what challenges and opportunities will arise from those additional steps towards the industry's decarbonization.

"In the meantime, we're actively exploring and investing in green technologies, and pursuing our B100 biodiesel program," Ms. Picard says. "This year we burned 16,400 metric tonnes of biodiesel – the most we have ever consumed in one season – and we're seeing tangible results: vessels running on B100 saw an 80- to 90-per-cent reduction in greenhouse gases, and 50,000 metric tonnes of CO_2 was avoided across the fleet."

CSL is working towards having its entire Great Lakes fleet powered by biodiesel and continues to collaborate with industry stakeholders to increase the adoption of biofuel across the sector.

The company is also investing in innovative alternative fuel technologies, including dual-fuel vessels, as it expands its newbuild program in international markets.

CSL prévoit que ses 17 navires seront en service en 2024, avec une clientèle semblable. «Nous prévoyons travailler à pleine capacité l'année prochaine, confirme Mme Picard. Selon les indications actuelles, la demande sera importante dans toutes les industries, y compris, pour une nouvelle année, en ce qui concerne le minerai de fer pour tous les producteurs d'acier du pays.»

L'entreprise entend aussi explorer des partenariats du genre qui a mené à la construction du **MV Nukumi**, un navire conçu sur mesure pour desservir les Mines Seleines de Sel Windsor aux îles de la Madeleine. L'autodéchargeur à propulsion diesel-électrique a été nommé «navire de l'année» dans le cadre des prix Marine Propulsion Decarbonisation de 2023. Il avait déjà reçu en 2022 les prix de vraquier de l'année et de meilleur système de chargement/déchargement décernés par l'*International Bulk Journal*.

«Le **Nukumi** est un excellent modèle pour notre prochaine génération de nouveaux navires, parce qu'il a été conçu pour la durabilité et la décarbonisation, et il est doté de tout le nécessaire pour passer aux carburants de l'avenir», dit Mme Picard.

Corridor maritime vert

Comme d'autres armateurs, CSL est impatient de voir comment le corridor maritime vert sera établi dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime, ainsi que dans d'autres régions, et quels seront les défis et les possibilités que présenteront ces nouveaux développements en vue de décarboniser l'industrie.

«Entre-temps, nous explorons activement des technologies vertes, nous y investissons, et nous poursuivons notre programme du biodiesel B100, dit Mme Picard. Cette année, nous avons brûlé 16 400 tonnes métriques de biodiesel – le plus que nous ayons jamais consommé en une saison. Et nous voyons des résultats tangibles: les navires utilisant du B100 ont vu une réduction de 80 à 90 % des gaz à effet de serre, et nous avons évité 50 000 tonnes métriques de CO_2 sur l'ensemble de la flotte.»

CSL travaille en vue d'avoir toute sa flotte des Grands Lacs alimentée au biodiesel, et continue de collaborer avec des acteurs de l'industrie pour augmenter l'adoption de biocarburants dans le secteur. L'entreprise investit aussi dans des technologies innovatrices de carburants de remplacement, y compris des navires bicarburants, tout en augmentant l'ampleur de son programme de construction navale pour les marchés internationaux.

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

Les projets d'expansion et les expéditions de vrac restent solides sur les Grands Lacs américains

Expansion projects and bulk shipments remain strong on U.S. Great Lakes

©DREAMSTIME

On the Great Lakes, U.S. -flag 1,000-ft freighters such as this ship at Port Huron, Michigan supply vital transport of bulk commodities between the five lakes.

Des cargos américains de 1000 pieds, comme ce navire à Port Huron (Michigan), assurent un service vital en transportant du vrac entre les cinq Grands Lacs.

Bill Beck

Ce qui se présentait comme la conclusion ordonnée d'une excellente saison de navigation pour la communauté des Grands Lacs américains et de la Voie maritime du Saint-Laurent est devenu chaotique quand les syndiqués de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), au Canada, ont débrayé à la fin d'octobre. La grève n'affectait pas en soi le transport en vrac de minerai de fer et de calcaire des États-Unis, mais les ports des Grands Lacs américains qui gèrent des expéditions de céréales se sont trouvés face à la perspective de retards inacceptables au moment même où la récolte battait son plein. De plus, le niveau d'eau était bas sur le fleuve Mississippi, ce qui menaçait de retarder aussi une énorme quantité de céréales d'exportation dans les élévateurs du Haut-Midwest. Heureusement, les travailleurs et la direction de la CGVMSL ont réussi à concilier leurs exigences et régler la grève, qui n'aura finalement duré qu'une semaine. Les grandes files d'attente de navires ont pu être éliminées en quelques jours.

L'entente conclue le 30 octobre a été applaudie par les directeurs des ports des Grands Lacs américains. «Nous avons été soulagés en apprenant qu'il y avait un accord en vue, dit le PDG de Ports of Indiana, Jody Peacock. Je félicite

What appeared to be the smooth wind-down of a solid shipping season for the U.S. Great Lakes-St. Lawrence Seaway maritime community was thrown into turmoil when unionized workers at Canada's St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) walked off the job in late October. The strike in itself did not affect the bulk haulage of U.S. iron ore and limestone, but U.S. Great Lakes ports that handle outbound grain cargoes were faced with the prospect of unacceptable delays just as the harvest was getting into full swing. Compounding the problem was low water on the Mississippi River, which threatened to bottle up a huge amount of export grain at elevators in the Upper Midwest. Fortunately, workers and management at the SLSMC were able to compromise their demands and settle a strike that finally lasted one week – and the big backlog of waiting vessels was cleared within a few days.

The October 30 settlement was greeted with outright delight by U.S. Great Lakes port directors. "We were very relieved to hear the news of a tentative agreement, and I commend our partners in the Canadian

government, the Seaway Corporation, and UNIFOR (the striking union) for finding common ground and quickly reopening this artery of global commerce," said Ports of Indiana CEO Jody Peacock. "Before the locks were reopened, more than 100 ships had queued in just seven days, waiting to pass through the Seaway system."

Mr. Peacock pointed out that Indiana is 12th in the nation for maritime shipping, and its Great Lakes customers for grain, steel and heavy lift cargoes depend on the Seaway for access to global markets.

Indeed, Indiana's maritime presence on the Great Lakes and Ohio River is an economic powerhouse. The state recently reported that the Ports of Indiana generate $8.7 billion in annual economic impact and supports nearly 50,000 jobs. Burns Harbor, the state's big port on Lake Michigan just east of Chicago, accounts for $4.6 billion of that total, as well as supporting nearly 28,500 jobs. Much of the economic activity at Burns Harbor involves serving the region's steel industry,

nos partenaires au gouvernement canadien, à la Corporation de la Voie maritime et à UNIFOR [le syndicat des grévistes] d'avoir trouvé un terrain d'entente et d'avoir rapidement rouvert cette artère du commerce mondial. Avant la réouverture des écluses, après seulement sept jours, plus de 100 navires attendaient de passer dans le réseau de la Voie maritime.»

M. Peacock rappelle que l'Indiana se classe au 12e rang national pour le commerce maritime, et ses clients sur les Grands Lacs dans les secteurs des céréales, de l'acier et des charges lourdes comptent sur la Voie maritime pour accéder aux marchés mondiaux.

De fait, la présence maritime de l'Indiana sur les Grands Lacs et la rivière Ohio est un moteur de l'économie. L'État a récemment rapporté que les Ports of Indiana génèrent 8,7 milliards de dollars de retombées économiques par année et soutiennent près de 50 000 emplois. Burns Harbor, le grand port de l'État sur le lac Michigan immédiatement à l'est de Chicago, compte à lui seul pour 4,6 milliards de dollars et presque 28 500 emplois. L'activité économique à Burns Harbor tourne beaucoup autour du service à l'industrie

Jackie Q. Carter, new Port Director of the Port of Milwaukee, is shown inset in the photo showing the recently-launched $40 million Agriculture Marine Export Facility.

Jackie Q. Carter (en médaillon) est la nouvelle directrice du Port de Milwaukee où vient d'être inaugurée une installation d'exportation maritime de produits agricoles, un bâtiment de 40 millions de dollars.

©PORT OF MILWAUKEE

©PORT OF MILWAUKEE

©PORT OF MONROE

The Port of Monroe has embarked on a pilot project dubbed Mythos AI for adapting artificial intelligence to port logistics.

Le Port de Monroe a lancé un projet pilote, surnommé Mythos AI, visant à exploiter l'intelligence artificielle dans la logistique portuaire.

sidérurgique de la région, qui représente la plus grande concentration d'activité sidérurgique au pays.

Comme une marée montante soulève tous les bateaux, des ports secondaires comme Green Bay, sur le lac Michigan, profitent aussi d'importantes retombées économiques du commerce maritime. Le Port de Green Bay manutentionne un peu plus de 1 million de tonnes de vrac chaque année, surtout calcaire, ciment et sel de voirie. Et les chiffres peuvent grimper rapidement. En 2022, le port du Wisconsin a généré 217,3 millions de dollars d'activité économique, soit 70,3 millions de plus qu'en 2017.

«Nous savons que le port est une locomotive pour l'économie de notre région, dit le directeur du Port de Green Bay, Dean Haen. C'est réellement remarquable.»

Pour les ports des Grands Lacs américains, le vrac est toujours la base de l'économie maritime régionale, comme elle l'est depuis un siècle et demi. L'acier est encore le secteur dominant.

Forte activité dans les céréales et le minerai de fer

Une bonne part de cet acier est fait de granules de taconite extraites et transformées dans les chaînes ferrifères au Minnesota et dans la péninsule supérieure du Michigan, d'où elles sont transportées par vraquiers sur les Grands Lacs. Jusqu'à présent cette année, l'activité a été forte. Plus de 14,3 millions de tonnes de granules ont été expédiées via les ports jumeaux

which makes up the nation's largest concentration of steelmaking activity.

A rising tide lifts all boats, and even at second-tier ports like Green Bay on Lake Michigan, the economic impacts of maritime commerce are substantial. The Port of Green Bay handles a little over one million tons of bulk commodity each year, mostly limestone, cement and road salt. But that can add up quickly. In 2022, the Wisconsin port generated $217.3 million in economic activity, a $70.3 million annual increase since 2017.

"We know the port is an economic engine for our area," said Dean Haen, Port of Green Bay Director. "It's really pretty remarkable."

For U.S. Great Lakes ports, bulk cargoes remain the bread and butter driver of the region's maritime economy, much as they have for the past century-and-a-half. Steel is still the 800-pound gorilla on the U.S. Great Lakes.

Robust grain and iron ore activity

Much of that steel is made from taconite pellets mined and processed on iron ranges in Minnesota and Michigan's Upper Peninsula and shipped down the Great Lakes aboard bulk carriers. So far this year, business has been brisk, with more than 14.3 million tons of pellets shipped through the Twin Ports of Duluth-

Superior and headed to U.S. and Canadian "first pour" steel mills. That compares with the 12.5 million tons of pellets that were shipped through the same period last year, a substantial year-to-year increase.

According to the Cleveland-based Lake Carriers Association, which represents owners and operators of the U.S. fleet, shipments of iron ore on the Great Lakes totaled 5.1 million tons in October, an increase of 8.5 percent compared to a year ago. LCA did note that the surge for iron ore hasn't carried over to limestone, a bulk commodity used to flux iron ore in Lower Great Lakes blast furnaces. The Association reported that shipments of limestone on the Great Lakes totaled 3.8 million tons in October, a decrease of 2.7 percent compared to a year ago; year to date, the limestone trade is down nearly six percent.

Iron ore for the nation's steel mills isn't the only major commodity handled by U.S. Great Lakes ports. Small grains from the Great Plains and corn and soybeans from the Midwest Corn Belt flow from U.S. ports like Duluth and Toledo to consumers worldwide. Dairy farmers in Scandinavia are likely to feed their livestock with corn-based supplements grown in Indiana and shipped out of the Port of Toledo. Residents in Tunisia might now know that the couscous they are eating saw life as hard red spring wheat in the Red River Valley of North Dakota and arrived aboard a vessel in the North African nation follow a voyage from Duluth.

Final statistics on grain shipments won't be available until the harvest is completed early next year, but in 2022, U.S. grain shipments were up 25 percent over the previous year. And given that the Russia-Ukraine War continues to bottle up grain in the Black Sea hinterlands, the U.S. Great Lakes grain float is likely to be higher in 2023 than it was the previous year.

New leadership

Observers attribute at least some of the good news emanating from the U.S. Great Lakes maritime community to the recent change in leadership at the U.S. St.

de Duluth-Superior à destination des aciéries canadiennes de première fusion. La progression est sensible, en comparaison des 12,5 millions de tonnes de granules qui avaient été expédiées dans la même période l'année passée.

D'après la Lake Carriers Association (LCA), établie à Cleveland et représentant les armateurs et les exploitants de la flotte américaine, les expéditions de minerai de fer sur les Grands Lacs s'élevaient à 5,1 millions de tonnes en octobre, soit 8,5 % de plus qu'un an plus tôt. La LCA note toutefois que cette évolution n'a pas bénéficié au calcaire, un produit de base utilisé pour la fonte de minerai de fer dans les hauts fourneaux des Grands Lacs inférieurs. Selon la LCA, les expéditions de calcaire étaient de 3,8 millions de tonnes en octobre, soit 2,7 % de moins qu'un an plus tôt. Pour l'année jusqu'à présent, le calcaire est en baisse de presque 6 %.

Le minerai de fer des aciéries du pays n'est pas le seul produit majeur des ports des Grands Lacs américains. Les petites céréales des Grandes Plaines ainsi que le maïs et le soja du Midwest passent par des ports comme Duluth et Toledo pour parvenir à des consommateurs dans le monde entier. Les producteurs laitiers en Scandinavie ont de bonnes chances de nourrir leur bétail de suppléments à base de maïs provenant de l'Indiana et expédiés à partir du Port de Toledo. Les Tunisiens ne savent pas nécessairement que leur couscous était à l'origine du blé de force roux de printemps cultivé dans la vallée de la rivière Red au Dakota du Nord, transporté jusqu'en Afrique du Nord au départ de Duluth.
Les données finales sur les expéditions de céréales ne seront pas connues avant que la récolte soit terminée l'année prochaine, mais en 2022, elles étaient en hausse de 25 % par rapport à l'année précédente. Et comme la guerre en Ukraine continue d'entraver l'expédition de céréales dans la région de la mer Noire, le volume de céréales des Grands Lacs américains augmentera certainement encore en 2023.

Nouvelle direction

Les observateurs attribuent au moins une part des bonnes nouvelles émanant de la communauté maritime des Grands Lacs américains au récent changement à la direction de la St. Lawrence Seaway Development Corporation, la

Pulling Our Region Together
PORT
OF MONROE
Michigan's Only Port on Lake Erie
The mariners Port.
Efficient, economical,
and accommodating.

www.portofmonroe.com

©PORT OF MONROE

U.S. Transportation Secretary Pete Buttigieg, in middle, pictured during a visit to the Port of Monroe. Paul C. LaMarre III, Port Director, is third from left in the company of members of the DRM Terminal Management team.

Le secrétaire aux transports des États-Unis, Pete Buttigieg (au milieu), a visité le port de Monroe. Le directeur du port, Paul C. LaMarre III (troisième à partir de la gauche), est entouré de membres de l'équipe de DRM Terminal Management.

contrepartie américaine de l'entité canadienne de la Voie maritime.

À la fin de la saison 2022, l'administration Biden désignait Adam Tindall-Schlicht 11e administrateur de l'organisme américain de la Voie maritime. La nomination a été largement applaudie comme étant positive pour les intérêts américains de la voie navigable internationale, qui aura bientôt 65 ans. M. Tindall-Schlicht est le premier directeur de port à devenir administrateur de la corporation américaine de la Voie maritime depuis David Oberlin, de Duluth, en 1969. Il était auparavant au Port de Milwaukee, et il a guidé le progrès du port sur le lac Michigan depuis 2018. Originaire du Wisconsin, M. Tindall-Schlicht a supervisé et dirigé les opérations multimodales de transport de marchandises et les opérations de transport de passagers, représentant un apport de plus de 100 millions de dollars par année pour la ville.

Le joyau de la couronne du mandat de M. Tindall-Schlicht au port du Wisconsin a été inauguré à la fin juillet. L'installation d'exportation maritime de produits agricoles de la société DeLong, un bâtiment de 40 millions de dollars sur l'île Jones, est une des premières sur les Grands Lacs à servir pour une variété de produits agricoles acheminés par camion, par train et par navire international. Un de ses marchés clés est celui des drêches de distillerie sèches avec solubles (DDSS) – un sous-produit de l'éthanol à base de maïs largement utilisé comme supplément pour l'alimentation animale.

Lawrence Seaway Development Corporation, the U.S. counterpart to Canada's seaway agency.

The Biden Administration's appointment at the tail end of the 2022 season of Adam Tindall-Schlicht as the 11th administrator of the U.S. Seaway was widely hailed as a positive move for U.S. interests on the nearly 65-year-old international waterway. Mr. Tindall-Schlicht, the first Great Lakes port director named administrator of the U.S. Seaway since Duluthian David Oberlin in 1969, came to his new post from the Port of Milwaukee, where he had guided the Lake Michigan port's progress since 2018. A Wisconsin native, Mr. Tindall-Schlicht oversaw and directed the port's multimodal, commercial and passenger operations, which generate more than $100 million for the city each year.

The jewel in the crown nurtured by Mr. Tindall-Schlicht during his tenure at the Wisconsin port opened for business in late July. The DeLong Company's $40 million Agriculture Marine Export Facility on Jones Island is one of the first on the Great Lakes to handle various agricultural commodities via truck, rail and international vessel. A key target market is dried distillers grains with solubles (DDG), a byproduct of corn-based ethanol, which is used widely as an animal feed supplement.

Milwaukee's impressive Agriculture Marine Export Facility

Among the dignitaries at the grand opening on July 18, 2023 was, of course, Jackie Carter, who officially took office as new Port Director in February. A lifelong resident of Milwaukee who has worked in the non-profit and public sector for more than 20 years, she most recently served as the Finance & Administration Officer of Port Milwaukee.

Milwaukee port planners estimate that the new DeLong facility will generate $63 million a year in revenue and increase cargo flow through the port some 400,000 tons per year. Future plans call for the facility to handle Wisconsin grown corn, soybeans and small grains.

Milwaukee's ability to leverage a port's financial strength to create economic development projects benefitting residents of the host city has also been an imperative of the Port of Cleveland for 30 years now. Since 1993, the Lake Erie port has provided more than $5 billion for 164 projects in Cleveland and surrounding Cuyahoga County. The latest success story is $32 million in bond financing Roundstone Insurance's new headquarters in Rocky River. The project will help the Cleveland-area employer to add as many as 100 new workers for the next five years.

In August, the port began a $60 million excavation project to stabilize the hillside looming over Irishtown Bend on the Cuyahoga River. The danger that the hillside could catastrophically collapse into the shipping channel and impact Cleveland's $4.7 billion maritime shipping economy and the 22,000 jobs it supports.

"Protecting the shipping channel is critical to keeping our economy flowing," said Port President and CEO William Friedman, who also noted it is a priority for the port to maximize the potential of Cleveland's waterfront, including tourism, public access, recreational uses, and job-creating economic development.

Port of Monroe's innovative trajectory

Just down the Lake Erie shoreline from Cleveland is the Port of Monroe, a second-tier port where outside-the-box thinking is driving the port's plans for the future. Innovation has become a watchword at Michigan's only port on Lake Erie. Last season, the port pioneered the shipment of locally-sourced wind turbine assemblies to other Great Lakes ports.

This season, the port is partnering in the Newlab Michigan Central Testing Network, a portfolio of multimodal pilot sites in Southeast Michigan that will serve as platforms to enable rapid testing of new technologies in real world conditions. Most of the testing will help accelerate cross-sector collaboration around low carbon, multi-modal logistics.

In November, the partnership unveiled its first pilot project, adapting artificial intelligence to inland waterway logistics. Dubbed Mythos AI, the experiment looks to advance maritime commerce by mapping marine highways while simultaneously training algorithms for self-driving in-shore vessels. Together with Newlab, the Port of Monroe, and Michigan Central, the company is conducting an 8-week pilot to map the port berths and

L'impressionnante installation d'exportation maritime de produits agricoles de Milwaukee

Parmi les dignitaires assistant à la grande ouverture le 18 juillet 2023 figuraient évidemment Jackie Carter, officiellement devenue la nouvelle directrice du Port en février. Mme Carter, résidente de toujours de Milwaukee, a plus de 20 ans de carrière dans le secteur sans but lucratif et le secteur public. Elle était directrice des finances et de l'administration du Port de Milwaukee.

Les planificateurs du Port de Milwaukee estiment que la nouvelle installation engendrera 63 millions de dollars de revenus par année et augmentera le volume annuel de fret du port de quelque 400 000 tonnes. Selon les projets futurs, l'installation manutentionnera du maïs, du soja et des petites céréales cultivés au Wisconsin.

La capacité de tirer parti de la solidité financière d'un port pour lancer des projets de développement économique dans l'intérêt des résidents de la ville a aussi été un impératif au Port de Cleveland, et ce, depuis 30 ans. Depuis 1993, le port du lac Érié a fourni plus de 5 milliards de dollars pour 164 projets à Cleveland et dans le comté de Cuyahoga. La plus récente réussite à ce titre est un financement obligataire de 32 millions de dollars pour le nouveau siège de la compagnie d'assurance Roundstone à Rocky River. Le projet aidera la société de la région de Cleveland à ajouter jusqu'à 100 emplois dans les cinq années à venir.

En août, le Port a entamé un projet d'excavation de 60 millions de dollars visant à stabiliser les pentes s'élevant au-dessus de la courbe Irishtown sur la rivière Cuyahoga. Ces pentes pourraient s'affaisser dans le chenal de navigation, ce qui compromettrait l'activité maritime qui représente 4,7 milliards de dollars et 22 000 emplois.

«La protection du chenal de navigation est essentielle au bon fonctionnement de notre économie», dit le PDG du Port, William Friedman. Celui-ci ajoute que le Port a comme priorité de maximiser le potentiel du bord de l'eau de Cleveland, y compris sur les plans du tourisme, de l'accès public, des utilisations récréatives et du développement économique créateur d'emplois.

Le parcours innovant du Port de Monroe

À l'ouest de Cleveland sur la rive du lac Érié, le port plus modeste de Monroe prépare son avenir sans craindre de sortir des sentiers battus. L'innovation est devenue le mot d'ordre à l'unique port du Michigan sur le lac Érié. La saison dernière, on a commencé à y expédier des assemblages d'éoliennes produits localement à destination d'autres ports des Grands Lacs.

Cette saison, le Port est devenu partenaire du réseau *Newlab-Michigan Central*. Cet ensemble de sites pilotes multimodaux du sud-est du Michigan fournira des plateformes permettant de réaliser des tests rapides de nouvelles technologies dans des conditions réelles. La plupart des essais aideront à accélérer la collaboration intersectorielle en matière de logistique multimodale à faible émission de carbone.

En novembre, le partenariat a dévoilé son premier projet pilote exploitant l'intelligence artificielle pour la logistique sur les voies navigable intérieures. L'expérience, appelée Mythos AI, vise à promouvoir le commerce maritime en cartographiant des autoroutes maritimes tout en développant des algorithmes pour des navires autonomes en eaux intérieures. Dans une collaboration avec Newlab, le Port de Monroe et

Michigan Central, un projet pilote de 8 semaines servira à cartographier les postes à quai et les mouillages du Port de Monroe faisant partie d'un parcours stratégique entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique, afin de créer un jumeau numérique de la région pour l'apprentissage machine des conditions propres à la voie navigable.

Le but ultime consiste à créer des autoroutes maritimes automatisées qui augmenteront l'efficacité portuaire, réduiront les émissions de carbone et augmenteront la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Le transport maritime dégroupé utilisera de plus petits bateaux, des rivières et des voies navigables intérieures pour déplacer les biens plus efficacement et éliminer les goulots d'étranglement.

anchorages at the Port of Monroe – a strategic waterway that connects the Great Lakes to the Atlantic Ocean – which will create a digital twin of the region and expose the machine learning to waterway-specific conditions.

The ultimate goal of these advancements is to create automated marine highways, which are the key to increasing port efficiency, lowering maritime carbon emissions, and creating supply chain resilience. Disaggregated marine shipping will use smaller boats, rivers, and in-land waterways to move goods more efficiently and resolve bottlenecks.

Une cuisinière de relève épate les équipages sur les Grands Lacs

Relief chef's haute cuisine *wows Great Lakes crews*

Bill Beck

©DR

Catherine Schmuck reçoit un appel le dernier vendredi d'octobre. Un répartiteur syndical l'informe qu'elle est affectée à l'**Atlantic Huron** de CSL le mardi 31 octobre, et qu'elle doit rejoindre le grand vraquier à son quai à Windsor (Ontario).

Mme Schmuck est une cuisinière de relève. Dans une saison de navigation typique, elle passe plusieurs mois à prendre la relève de cuistots à bord de navires. Ensuite, elle passe un

Catherine Schmuck got the call the last Friday in October. A union dispatcher wanted her to know that she would be shipping out on CSL's **Atlantic Huron** on Tuesday, October 31 and was to meet the big bulk carrier at its dock in Windsor, Ontario.

Ms. Schmuck is what is known in the trade as a relief cook. During a typical navigation season, she spends several months relieving a full-time cook of

his or her galley duties and then a month at her home in Tremblant, Quebec. And then she packs her kit bag and does it all over again.

She has been seeing the Great Lakes-St. Lawrence Seaway through the porthole in her galley since 2019. The Brockville, Ontario native first went down to the sea in the early 1980s, shortly after graduating from high school. Catherine came ashore in 1994 when she and her sister, Lorraine, started a restaurant, Crêperie Catherine, in the fabled ski resort of Mont-Tremblant. Burned out after 25 years in the restaurant business, she went back to the union and signed up as a relief cook four years ago.

Crew members aboard Canadian bulk carriers know Catherine as "the Bread Lady" (she bakes all her own bread). But a growing number of Canadian and American mariners have known Catherine Schmuck as the "ship to shore chef."

Her Facebook blog posts give readers a day-to-day account of what the lucky crew aboard her present vessel are eating. A recent entry read: "It's cinnamon bun Sunday on Canadian freighters!"

And she has recently published *Ship to Shore Chef*, a recipe book/autobiography that is selling like literal hotcakes.

A familiar presence on Canadian freighters

As part of her relief duties, the ship to shore chef has enjoyed a busy season on the Great Lakes-Seaway system. She opened 2023 aboard the **Rt. Hon Paul J. Martin**, accompanying the vessel to winter layup in the Welland Canal in mid-January. March and April found her aboard Algoma Central Corporation's **Algoterra**, and she served most of June aboard the **Oakglen**. She spent July and August aboard the **Spruceglen**, and hoped to finish the 2023 season aboard **Atlantic Huron** (although there is the possibility she will make one more change before the fleet goes into winter layup).

Food has become a cultural trendline in the 21st century, with social media driving much of that interest. Groups on Facebook, TikTok and Pinterest follow everything from new kitchen technology to recipes for increasingly exotic ethnic foods.

A recent entry on her Facebook page reads: "It's cinnamon bun Sunday on Canadian freighters!"

Well-fed crews makes happy crews

Meanwhile, fleet managers are keenly attuned to employee retention in a post-covid economy. They have long known that the key to a happy crew is a well-fed crew. Anyone who has ever had the luck to travel downbound aboard a Canadian or U.S. Great Lakes bulk carrier can attest to the fact that the dining experience aboard is frequently of *haute cuisine* star caliber.

The ship to shore chef has melded those two trends to create a unique "foodie" niche for herself. Ms. Schmuck started the blog when she joined her first ship after a 24-year hiatus. "When I decided to return to sailing," she said. "I realized I had forgotten a lot from my first time sailing from 1981 to 1994. I wanted to document my

mois chez elle à Mont-Tremblant (Québec). Puis, elle prépare son baluchon et repart pour une nouvelle saison.

Depuis 2019, elle voit le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent par le hublot de ses cuisines. Originaire de Brockville (Ontario), elle avait commencé à naviguer au début des années 1980, peu après avoir obtenu son diplôme d'école secondaire. Elle était revenue à terre en 1994, quand elle et sa sœur Lorraine avaient ouvert un restaurant, la Crêperie Catherine, dans la célèbre station de ski de Mont-Tremblant. Il y a quatre ans, épuisée par 25 ans à gérer l'établissement, elle s'est adressée au syndicat pour offrir ses services comme cuisinière de relève.

Les membres d'équipage de vraquiers canadiens connaissent Catherine comme «la dame du pain» (elle fait toujours son propre pain). Plus encore, pour un nombre croissant de marins tant américains que canadiens, Catherine Schmuck est devenue le «Ship to Shore Chef».

Ses blogues sur Facebook racontent de jour en jour ce que mangent les chanceux marins à bord de son navire. Récemment par exemple, elle mettait à l'honneur les brioches à la cannelle du dimanche.

Par ailleurs, elle a publié un livre de recettes / autobiographie, *Ship to Shore Chef*, qui se vend comme des petits pains.

Une présence familière à bord de cargos canadiens

Dans le cadre de ses fonctions, la cuisinière de relève a connu une saison occupée dans le réseau Grands Lacs–-Voie maritime. Elle a entamé 2023 à bord du **Rt. Hon. Paul J. Martin**, en route vers son hivernage au canal Welland à la mi-janvier. En mars et avril, elle était sur l'**Algoterra** de l'Algoma Central Corporation. En juin, c'était sur l'**Oakglen**. Elle a passé juillet et août à bord du **Spruceglen**, et elle espérait boucler la saison sur l'**Atlantic Huron** (bien qu'il reste la possibilité d'une affectation de plus avant que la flotte ne soit confinée à l'hivernage).

La passion pour les aliments est devenue une grande tendance culturelle au 21e siècle, et les médias sociaux y ont largement contribué. Des groupes Facebook, TikTok ou Pinterest suivent tout ce qui y touche, depuis les nouveautés dans la technologie culinaire jusqu'aux recettes de mets ethniques plus exotiques les uns que les autres.

Et une page Facebook annonçait récemment: «C'est le dimanche des brioches à la cannelle à bord de cargos canadiens!»

Des équipages bien nourris sont des équipages heureux

Les gestionnaires de flottes sont très attentifs à ce qui permet de conserver le personnel dans cette économie d'après la COVID. Ils savent depuis longtemps que la clé d'un équipage heureux, c'est un équipage bien nourri. Quiconque a eu la chance de voyager sur un vraquier canadien ou américain des Grands Lacs peut vous dire qu'on y mange souvent comme dans un restaurant *haute cuisine*.

La cuisinière Ship to Shore a conjugué ces deux tendances pour s'approprier un créneau gastronomique. Mme Schmuck a commencé son blogue lorsqu'elle a recommencé à naviguer après un hiatus de 24 ans. «Quand j'ai décidé de retourner à bord, dit-elle, j'ai constaté que j'avais beaucoup oublié depuis ma première période, de 1981 à 1994. J'ai voulu

©DR

Catherine Schmuck is pictured taking a break from her duties in the kitchen area of a bulk carrier by stepping outside to enjoy the Great Lakes view.

Catherine Schmuck prend une pause de ses fonctions dans la cuisine d'un vraquier voguant sur les Grands Lacs.

consigner ce que je faisais à bord, et je bloguais pour le partager avec mes proches et pour m'en souvenir moi-même. J'ai commencé à prendre des photos et des notes sur mes recettes. J'ai commencé à en faire des pages dans mon temps libre à bord.»

Le blogue a rapidement donné naissance à un livre de recettes et un livre pour enfants au sujet de la vie sur les Grands Lacs. Mme Schmuck a peaufiné le livre de recettes à Mont-Tremblant, sur son ordinateur. « Il y a quelque chose pour tout le monde, dit-elle. Les gens disent souvent que c'est tellement plus qu'un livre de recettes. Je suis fière du résultat.»

Catherine Schmuck et sa sœur ont imprimé 6000 livres de recettes et 2000 livres pour enfants. Jusqu'à présent, elles en ont vendu 7000 exemplaires, souvent à des adeptes aux États-Unis. Un deuxième livre de recettes est prévu au printemps 2024. Mme Schmuck s'empresse d'ajouter que le projet n'aurait pas été possible sans le travail de sa sœur, qui est à la fois conseillère, réviseure, administratrice et facilitatrice servant l'essor de l'entreprise médiatique shiptoshorechef.

«Nous formons une équipe formidable», dit Mme Schmuck.

Ne vous étonnez pas si vous voyez un jour Catherine et Lorraine à la télévision, présentant leurs plus récentes créations à partir de la cuisine d'un cargo canadien, juste après que Gordon Ramsay aura expliqué la meilleure façon de rissoler des choux de Bruxelles...

time on the ship and was just blogging to share with friends and family and really just to journal for myself. I started taking photos and notes of recipes on the ship. I started building pages while I was on the ship in my free time."

The blog quickly metamorphosed into a recipe book and a children's book about life on the Lakes. Ms. Schmuck wrote most of the recipe book in Tremblant on her home computer. "There is something for everyone in it," she said. "People always comment that it is so much more than a cookbook. I'm proud of the finished product."

Catherine Schmuck and her sister printed 6,000 cookbooks and 2,000 children's books. So far, they have sold 7,000 books, many to followers in the United States. Plans are to release a second cookbook in the spring of 2024. Ms. Schmuck hastens to add that the project would not have been possible without the work of her sister,who serves as sounding board, editor, chief administrative assistant and general all-around facilitator of the growth of the shiptoshorechef media enterprise.

"We make a great team," Ms. Schmuck said.

Don't be surprised if you see Catherine and Lorraine televising their latest creations from the galley of a Canadian freighter, right after Gordon Ramsay tells us the best way to roast brussels sprouts in his latest broadcast…

Canada's shipyards thriving from surge of business

Activité bourdonnante dans les chantiers navals du Canada

Carroll McCormick

Ocean Group's shipbuilding and ship-repair capacity has been considerably enhanced following the purchase of Les Méchins-based Shipyard Verreault.

La capacité de construction et de réparation de navires du groupe Océan a été considérablement rehaussée après l'achat du chantier maritime Verreault, à Les Méchins.

With the National Shipbuilding Strategy (NSS) as the driving force, Canadian shipyards are reporting major projects, acquisitions, and infrastructure improvements. Here are some highlights.

Ocean Group

In a move that greatly expands it capabilities, Quebec City-based Ocean announced in October 2022 that it had purchased Shipyard Verreault in Les Méchins, about 250 kilometres east of Rivière-du-Loup. It comes with a 244-m-long by 56 m-wide dry dock and about 100 specialized workers, with more needed. "We currently have positions open at the site, and these are good job opportunities," says Philippe Filion, Director, Corporate and Public Affairs, Ocean.

The acquisition immediately began earning its keep with the month-long regulatory dry dock that began last March of the nearly 200-m-long Marine Atlantic passenger ship **Atlantic Vision**; and the $30M-plus life extension of the CCG light icebreaker **Martha L. Black**, which Ocean announced last May.

"This is exactly the type of important contract where our other sites didn't have the capacity to assemble this type of vessel in dry dock," Mr. Filion explains.

Furthermore, he says, "We are targeting major projects as part of the [NSS]. Under [its] third pillar, all Canadian shipyards may compete for the repair, refit, and maintenance of vessels. With the acquisition of one of the largest dry docks in Canada, as well as Ocean Group's expertise and synergies with our two other shipbuilding and repair sites, we are better positioned than ever to win this type of contract in the NSS."

Ocean also reports that, under the biggest contract in its history, it is busy completing the first two tugs

Grâce à l'impulsion de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), les chantiers navals canadiens mènent de grands projets, font des acquisitions et améliorent leur infrastructure. Voici quelques points saillants.

Groupe Océan

Le Groupe Océan, de Québec, a annoncé en octobre 2022 qu'il avait grandement augmenté ses capacités, ayant acheté le chantier maritime Verreault situé aux Méchins, environ 250 km à l'est de Rivière-du-Loup. Il obtenait ainsi une cale sèche de 244 m de longueur sur 56 m de largeur, et environ 100 travailleurs spécialisés. Il veut augmenter l'effectif: «Nous avons actuellement des postes ouverts au chantier, et il s'agit de bons emplois», dit Philippe Filion, directeur, Affaires publiques et corporatives du Groupe Océan.

L'acquisition a immédiatement commencé à être rentabilisée, avec la mise en cale sèche réglementaire d'un mois, en mars, du navire à passagers de presque 200 m **Atlantic Vision** de Marine Atlantique. Ensuite, il y a eu le projet de presque 30 millions de dollars de PVU du brise-glace léger de la GCC **Martha L. Black**, qu'Océan a annoncé en mai dernier.

«Voilà exactement le genre de contrat important pour lequel nos autres sites n'avaient pas la capacité voulue en cale sèche», explique M. Filion.

De plus, ajoute-t-il, «nous visons des projets majeurs dans le cadre de la SNCN. Dans son troisième pilier, tous les chantiers navals canadiens peuvent soumissionner pour la réparation, le carénage et l'entretien des navires. Avec l'acquisition d'une des plus grandes cales sèches du Canada et avec l'expertise du groupe Océan et ses synergies avec nos deux autres sites de construction navale et de réparation, nous sommes mieux placés que jamais pour ce type de contrat de la SNCN.»

Par ailleurs, Océan rapporte que dans le cadre du plus grand contrat de son histoire, le groupe est en voie d'achever

©DAVIE

Davie Shipbuilding formally became last April a new long-term partner in the National Shipbuilding Strategy and, among other contracts, will be building one of two polar icebreakers.

En avril dernier, le Chantier Davie est officiellement devenu un nouveau partenaire à long terme dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale. Entre autres contrats, il construira un des deux brise-glaces polaires prévus.

and has begun construction of the third and fourth large tugs for the RCN at its l'Isle-aux-Coudres shipyard, located about 100km downstream from Quebec City.

Some of the other many projects on its books include a regulatory dry dock for Groupe Desgagnés' **Bella Desgagnés**; the annual servicing and maintenance for the French Navy patrol vessel Fulmar; a construction contract worth over $4M to build 16, 20-cubic-meter rigid-hull barges; and the half-life repair of the **Joseph Savard** for the Société des traversiers du Québec (STQ) ferry operator.

Ocean wants Quebec and other provinces to build the next set of ferries in L'Isle-aux-Coudres. On that front, Filion reports that the STQ has announced its intention to go ahead with three new electric ships. "We're waiting for the STQ to issue its call for tenders. We are convinced that this type of vessel can and should be built in Quebec."

Davie Shipbuilding

Christmas came early for Lévis, Quebec-based Davie Shipbuilding with the April 2023 announcement that it had become a strategic partner in the NSS, joining Seaspan and ISI.

The promotion (Davie has already done other NSS work) confirms Davie will build one of the two massive Polar Icebreakers, a half-dozen smaller icebreakers,

les deux premiers remorqueurs commandés pour la Marine royale canadienne (MRC), et a commencé la construction des troisième et quatrième. Le travail se fait à son chantier naval de L'Isle-aux-Coudres, environ 100 km en aval de Québec.

De nombreux autres projets figurent dans son carnet de commandes, y compris: une mise en cale sèche réglementaire pour le **Bella Desgagnés** du Groupe Desgagnés; les opérations annuelles d'entretien et de réparation de la frégate Fulmar de la marine française; un contrat de plus de 4 millions de dollars pour la construction de 16 barges à coque rigide de 20 m3; et la modernisation de mi-vie du **Joseph Savard** de la Société des traversiers du Québec (STQ).

Océan voudrait que le Québec et les autres provinces construisent la prochaine série de traversiers à L'Isle-aux-Coudres. La STQ a annoncé son intention de faire construire trois navires à propulsion électrique. «Nous attendons que la STQ lance son appel d'offres. Nous sommes convaincus que ce genre de navire devrait et pourrait être construit au Québec. »

Chantier Davie

C'était Noël avant l'heure pour le Chantier Davie, à Lévis (Québec). En avril 2023, on annonçait qu'il était devenu un partenaire stratégique de la SNCN, avec Seaspan et la société Chantiers maritimes Irving.

Il s'agit d'une promotion, étant entendu que Davie avait déjà fait des travaux pour la SNCN. Elle confirme que Davie construira dans son chantier naval un des deux énormes

brise-glaces polaires, une demi-douzaine de brise-glaces plus petits et deux traversiers à propulsion hybride. Ces travaux s'élèvent au départ à au moins 8,5 milliards de dollars.

Depuis que le groupe Inocea, du Royaume-Uni, s'en est porté acquéreur en 2012, Davie a investi plus de 400 millions de dollars dans ses immobilisations. De nombreuses autres améliorations sont prévues pour se préparer aux plus de 20 années d'activité assurée.

«Voilà qui confirme que Davie est maintenant un partenaire à long terme du Canada dans la SNCN, et que nous serons appelés à construire les navires les plus grands et les plus modernes de l'histoire du Canada, dit Marcel Poulin, directeur, Affaires externes et participation industrielle de Davie. Nous entendons commencer la construction du premier navire en 2026, et nous préparons actuellement un réaménagement majeur de nos installations.»

L'atelier d'acier sera rénové et agrandi, de l'équipement de pointe sera installé, un atelier de sablage et de peinture sera ajouté, et l'atelier des modules sera adapté pour pouvoir travailler avec des blocs de navire beaucoup plus grands. Un nouveau hangar d'assemblage final servira à la construction du brise-glace polaire et des brise-glaces de programme, ce qui libérera l'énorme cale sèche Champlain pour des travaux d'entretien et de réparation.

Par ailleurs, Davie a aussi annoncé l'année passée avoir acheté le chantier naval finlandais Helsinki Shipyard Oy – chef de file incontestable dans la conception et la construction de navires complexes pour l'Arctique, qui a livré plus de 50 % de tous les brise-glaces actuellement en service dans le monde. «Davie est maintenant le plus grand constructeur de navires de cote glace au monde», dit M. Poulin.

and two hybrid-powered ferries in its shipyard. This work is valued at an initial minimum of $8.5B.

Davie, after UK-based Inocea Group purchased it in 2012, has since made over $400M in capex investments. Many more improvements are planned in preparation for the next 20 years-plus of secured activity.

"This confirms that Davie is now a long-term partner to Canada under the NSS and that we are called upon to build the largest and most technologically advanced ships ever built in and for Canada. Our aim is to start building the first ship in 2026 and we are currently preparing for a major reconfiguration of our facility," says Marcel Poulin, Director, External Affairs and Industrial Participation, Davie.

This includes refurbishing and expanding the steel shop and installing state-of-the-art equipment, adding a dedicated blast and paint shop, and refurbishing and adapting the module hall so ship blocks can be considerably bigger. A new Final Assembly Hall will house the Polar Icebreaker and Program Icebreakers builds – leaving the enormous Champlain [dry] dock free for maintenance and repair work.

In a nice bit of shipyard synergy, Davie also announced last year it had purchased the assets of Helsinki Shipyard Oy in Finland – described as an undisputed industry leader in the design and construction of complex Arctic vessels, having delivered over 50% of all icebreakers currently in operation globally. "Davie is now the largest ice-class shipbuilder in the world," Mr. Poulin underlines.

The purchase, Mr. Poulin explains, "will enable the transfer of Helsinki's specialist icebreaker knowledge and build strategies to Davie in order to bring the NSS work into our Lévis yard faster and support Davie's on-time and on-budget delivery of these much-needed vessels."

A sampling of other Davie 2023 activities includes the extensive maintenance and modernization work on the **HMCS Toronto**; returning the **MV Félix-Antoine-Savard** to the Société des traversiers du Québec after more than 30,000 hours of around-the-clock repair work; and a maintenance docking of the **MV Hamburg** cruise ship that Davie's crews completed in less than 36 hours.

Davie, Mr. Poulin notes, is also committed to driving innovation while maximizing its positive economic impact in Canada. Last year Davie announced initial funding of $150,000 to the Arctic Corridors and Northern Voices program, which, Davie states, trains Inuit communities in advanced technologies to map culturally sensitive areas in order to inform policy and planning for Arctic marine use and oceans governance. Davie also made a $72,000 contribution to the Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) for an R&D project that will examine the performance and properties of high-grade steels manufactured within Canada, particularly for cold-temperature icebreakers applications in order to maximize the use of Canadian steel in icebreaker construction.

Heddle Shipyards

Work continues to flow into Hamilton-based Heddle as it wins CCG VLE projects and attracts more commercial business.

"Last year we were awarded the **George R. Pearkes** vessel life extension work," says Ted Kirkpatrick,

Il explique que cet achat «permettra la transmission de connaissances spécialisées et de stratégies de construction de brise-glaces d'Helsinki à Davie, de sorte que le travail de la SNCN pourra débuter plus vite à Lévis, et que Davie pourra d'autant mieux fournir ces navires si nécessaires en respectant les délais et les budgets».

Parmi les autres activités de Davie en 2023 figurent de vastes travaux d'entretien et de modernisation du **NCSM Toronto**, le retour du **NM Félix-Antoine-Savard** à la Société des traversiers du Québec après plus de 30 000 heures de travail, et un entretien à quai du paquebot de croisière **Hamburg** que les équipes de Davie ont réalisé en moins de 36 heures.

M. Poulin note que Davie tient à innover, tout en maximisant ses retombées économiques au Canada. L'entreprise a annoncé l'année passée un financement initial de 150 000 $ pour le programme Corridors de l'Arctique et Voix du Nord qui offre aux communautés autochtones une formation en matière de technologies avancées pour cartographier les zones culturellement sensibles afin de guider les politiques et la planification de l'utilisation de la mer dans l'Arctique et la gouvernance des océans. Davie a aussi versé une contribution de 72 000 $ à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC), pour un projet de recherche-développement qui examinera la performance et les propriétés des aciers de qualité supérieure fabriqués au Canada, en particulier dans des climats froids, en vue de maximiser l'utilisation d'acier canadien dans la construction de brise-glaces.

Heddle Shipyards

Les commandes continuent d'affluer chez Heddle, à Hamilton, avec des projets de prolongation de la vie utile de navires (PVU) de la Garde côtière canadienne (GCC) et autres projets commerciaux.

«L'année passée, nous avons été chargés du travail de prolongation de la vie utile du **George R. Pearkes**», dit Ted Kirkpatrick, directeur du développement commercial et des relations gouvernementales de Heddle. La GCC a annoncé le contrat de 36,14 millions de dollars en juillet 2022. Heddle a commencé le projet en novembre 2022, et prévoit le finir ce printemps. Les travaux vont de la coque à la superstructure, de la

Heddle Shipyards is to complete this spring a $36 million life extension contract on the Canadian Coast Guard's ***George R. Pearkes****.*

Heddle Shipyards achèvera ce printemps un contrat de 36 millions de dollars pour la prolongation de la vie utile du **George R. Pearkes** de la Garde côtière canadienne.

©HEDDLE SHIPYARDS

EXPERTISE

POUR LES PROJETS PUBLICS ET PRIVÉS

FOR PUBLIC AND PRIVATE PROJECTS

UNE HISTOIRE DE FIERTÉ • A PROUD HISTORY

CHANTIER NAVAL FORILLON

chantier-naval.com

Director of Business development and Government Relations, Heddle. The CCG announced the $36.14M contract in July 2022. Heddle began the work in November 2022, and expects to finish this spring. The work runs from hull to superstructure, bow to stern, and propulsion and electrical systems.

In November 2022, the CCG awarded Heddle a $135.5M contract for the VLE (the largest in the CCG's history, according to Heddle) of the **Terry Fox**, securing, says Heddle, "… the future of the Port Weller Dry Docks for the next generation of Ontario shipbuilders." Currently in the engineering and procurement phase, the work will last an estimated two years.

Heddle, Vard Marine, Thales Canada, SH Defense, and shipbuilding giant Fincantieri have struck a partnership called Team Vigilance, and has led off with an unsolicited proposal, based on a Vard design, to build the Vigilance Class Offshore Patrol Vessel to replace the Kingston Class Maritime Coastal Defence Vessels.

"This initiative has huge implications for shipbuilding in Ontario. There is really interesting technical transfer going on with this, [which] will help expedite our shipyard capacity," Mr. Kirkpatrick says.

Repair and maintenance work for Canadian-flagged commercial fleets such as Canada Steam Lines and Algoma continues to return from US shipyards as Heddle builds its capabilities. "Over the past five years we have done a lot to change this. We are fortunate to be working with some great Canadian companies and to become better service providers for them," Mr. Kirkpatrick says.

As part of focusing its energy on the Great Lakes, Heddle divested its Sydport, Cape Breton and Mount Pearl operations in 2022.

To improve the skills of shipyard workers, train apprentices and people wanting to enter the fold, and to purchase new technology, Heddle has created what it calls the Ontario Shipyard Modernization Project. Funding for it - $8.7M in 2022 and $3.7M-plus last year - came from the Ontario Government Skills Development Fund.

proue à la poupe, y compris le système de propulsion et l'installation électrique.

En novembre 2022, la GCC a octroyé à Heddle un contrat de 135,5 millions de dollars pour la PVU (le plus grand de ces projets de l'histoire de la GCC, selon Heddle) du **Terry Fox**. Heddle affirme que ce marché assure «l'avenir de la cale sèche de Port Weller pour la prochaine génération de constructeurs de navires de l'Ontario». L'exécution en est actuellement au stade de l'ingénierie et de l'approvisionnement, et les travaux s'étendront sur une durée estimée de deux ans.

Heddle, Vard Marine, Thales Canada, SH Defense et le géant de la construction navale Fincantieri ont formé un partenariat, appelé Team Vigilance. Celui-ci a présenté une proposition non sollicitée visant à construire, à partir d'un modèle Vard, le patrouilleur hauturier de la classe Vigilance pour remplacer les navires de défense côtière de la classe Kingston. «Cette initiative a d'énormes implications pour la construction navale en Ontario, dit M. Kirkpatrick. Il y a un transfert technique très intéressant, qui aidera à développer notre capacité de construction navale.»

Du travail de réparation et d'entretien pour des flottes battant pavillon canadien, comme Canada Steam Lines et Algoma, continue de revenir des États-Unis à mesure que Heddle augmente ses capacités. «Ces cinq dernières années, nous avons beaucoup fait en ce sens, affirme M. Kirkpatrick. Nous avons la chance de travailler avec d'excellentes entreprises canadiennes, et de devenir de meilleurs fournisseurs de services pour elles.»

Voulant concentrer son énergie sur les Grands Lacs, Heddle a cédé ses activités à Sydport, au Cap-Breton, et à Mount Pearl en 2022.

Pour rehausser les compétences des travailleurs des chantiers navals, former des apprentis et accueillir des nouveaux venus, ainsi que pour acquérir des nouvelles technologies, Heddle a lancé ce que l'entreprise appelle le Projet de modernisation des chantiers navals de l'Ontario. Un financement, de 8,7 millions de dollars en 2022 et plus de 3,7 millions de dollars l'année passée, a été fourni par le Fonds pour le développement des compétences du gouvernement de l'Ontario.

«Les chantiers navals sont en bonne posture, l'industrie est en bonne posture, et la chaîne d'approvisionnement est en

©HIKE METAL

Hike Metal is partway through two Canadian Coast Guard contracts worth $105 million.

Hike Metal exécute deux contrats de la Garde côtière canadienne d'une valeur de 105 millions de dollars.

bonne posture, dit M. Kirkpatrick. En Ontario, nous avons énormément de capacité excédentaire pour soutenir la construction de navires de petite taille ou de taille moyenne. Tout ce que nous faisons vise à soutenir la capacité dans ce créneau.»

Hike Metal

Le chantier naval Hike Metal, de Wheatley (Ontario), travaille à deux importants contrats de la GCC, tout en exécutant un flux constants d'autres commandes. Il y a par exemple huit chalands de débarquement pour le ministère des Pêches et des Océans, huit bateaux pour la GRC, de nombreux carénages et du travail sur des bateaux de pêche du lac Érié. Le tout occupe amplement son effectif de plus de 30 travailleurs.

Le premier contrat de la GCC est un projet de 80 millions de dollars de construction de 10 nouveaux bateaux de recherche et sauvetage de la classe Bay. Hike en a livré huit jusqu'à présent. Le projet complet vise la construction de 20 bateaux; il a été partagé également avec le Chantier Naval Forillon, du Québec.

Le deuxième contrat de la GCC est un projet de PVU pour 11 bateaux de sauvetage à moteur de la classe Cape qui seront utilisés sur les Grands Lacs. Hike en a fini deux, et un troisième devait être prêt à la mi-décembre 2023. Le reste passera en cale sèche à mesure que les nouveaux moteurs seront livrés, d'après le président de Hike, Steve Ingram.

"The yards are in a strong position, the industry is in a strong position, and the supply chain is in a stronger position," Mr. Kirkpatrick says. "We in Ontario have a tremendous amount of excess capacity to support the small/medium vessel new build space. Everything we are doing is geared to support capacity in the small-to-medium shipbuilding space."

Hike Metal

Wheatley, Ontario-based shipyard Hike Metal is partway through two big Canadian Coast Guard (CCG) contracts that, along with a steady stream of other projects; e.g., eight landing craft for the Department of Fisheries and Oceans, eight RCMP boats, many refits, and Lake Erie fishing boat work, is keeping its 30-plus workers hopping.

The first, $80-million contract is to build 10 new Bay Class search and rescue (S&R) lifeboats. Hike has delivered eight so far. The full, 20-vessel contract was divided equally with Gaspé, Quebec-based Chantier Naval Forillon.

The second, $25M contract is for vessel life extensions (VLE) for 11 Cape Class Motor Lifeboats operating in the Great Lakes. Hike has finished two ships to date, and a third was scheduled to arrive in mid-December 2023. The rest will take their turn in drydock as new engines are delivered, according to Hike President Steve Ingram.

©CHANTIER NAVAL FORILLON

Established in 1952 and able to handle vessels with displacement up to 800 tonnes, Chantier Naval Forillon has built several Canadian Coast Guard ships in recent years.

Le Chantier Naval Forillon, fondé en 1952, peut prendre en charge des navires allant jusqu'à 800 tonnes. Il a construit plusieurs navires de la Garde côtière canadienne ces dernières années.

Chantier Naval Forillon

Forillon has been building the other 10 Bay Class S&R lifeboats on a timeline paralleling Hike's, with eight delivered, the ninth to be delivered in the latter part of 2024, and the tenth in 2025. Last October Forillon announced that it would build a hybrid Near-Shore Fishery Research Vessel (NSFRV) for the CCG - a diesel-electric first for the CCG valued at $55.5M.

"We [have] started the engineering phases for the NSFRV. Construction should begin in a year, for a delivery late 2026," says Forillon President and CEO Jean-David Samuel. Forillon, founded in 1952 and able to handle vessels with displacements up to 800 tons, has built several CCG vessels in recent years.

Seaspan Shipyards

In May 2023, Seaspan Victoria Shipyards finished the maintenance and modernization, known as a Docking Work Period, of the Royal Canadian Navy's (RCN) **HMCS Regina**. It is the first Docking Work Period under a contract to maintain and modernise our West Coast-based Halifax-class frigates. The **HMCS Calgary**, the second ship under the contract, has been at the shipyard since January 2023.

On May 31, 2023, Seaspan began cutting steel for what it calls a Prototype Block for a section of the bow of the 158-meter long Polar Icebreaker it will build for the CCG. "Because this is the first icebreaker designed and built by Seaspan and the first of its

Chantier Naval Forillon

Forillon s'est occupé de construire les 10 autres bateaux de recherche et sauvetage de la classe Bay selon un calendrier semblable à celui de Hike. Huit ont été livrés, le neuvième le sera vers la fin de 2024, et le dixième, en 2025. En octobre dernier, Forillon a annoncé qu'il construirait un navire semi-hauturier de recherche halieutique à propulsion hybride pour la GCC, valant 55,5 millions de dollars. Ce sera un premier navire diesel-électrique pour la GCC.

«Nous avons entamé les phases d'ingénierie du navire. La construction devrait débuter dans un an, pour une livraison vers la fin de 2026», dit le PDG de Forillon, Jean-David Samuel. Forillon a été fondé en 1952, et peut construire des navires allant jusqu'à 800 tonnes. L'entreprise a construit plusieurs navires de la GCC ces dernières années.

Chantiers navals Seaspan

En mai 2023, le chantier naval de Seaspan à Victoria a achevé la maintenance et la modernisation – la période en cale sèche – du **NCSM Regina** de la MR. Il s'agissait de la première période en cale sèche d'un contrat de maintenance et de modernisation des frégates de la classe Halifax utilisées sur la côte Ouest. Un deuxième navire, le **NCSM Calgary**, est au chantier naval depuis janvier 2023.

Le 31 mai 2023, Seaspan a commencé à découper l'acier pour un prototype de section de la proue du brise-glace polaire de 158 m que l'entreprise construira pour la GCC. «Comme c'est le premier brise-glace conçu et construit par Seaspan et le premier du genre construit au Canada en plus de 60 ans,

nous construisons ce prototype afin de mieux nous préparer à la production», explique Seaspan.

Dans le cadre de la SNCN, Seaspan compte 23 navires qui soit ont été achevés (trois navires hauturiers de science halieutique pour la GCC), soit sont en construction (deux navires de soutien interarmées pour la Marine et un navire hauturier de science océanographique pour la GCC), soit sont à l'étape de l'ingénierie (le brise-glace polaire), soit sont à l'étape de la conception (16 navires polyvalents pour la GCC).

«Le premier navire de soutien interarmées sera livré à la Marine royale canadienne en 2025, et le deuxième, en 2027, précise Seaspan. Le navire hauturier de science océanographique sera livré en 2025. Le brise-glace polaire et le premier navire polyvalent devraient être livrés en 2030.»

Seaspan note que son travail pour la SNCN met en jeu plus de 700 entreprises canadiennes: «Le but de rebâtir une industrie nationale de construction navale est clairement sur la voie du succès».

L'année passée, Seaspan a octroyé pour 2,6 millions de contrats à Marine Ltd, BCS Automation, Gastops Ltd et Kognitiv Spark, pour développer une nouvelle technologie numérique utilisant le programme de réalité virtuelle immersive HoloShip créé par l'entreprise britannique Virtalis et installé en 2022 au siège de Seaspan à North Vancouver.

«Avec la 3D et des casques de réalité virtuelle, les participants sont transportés à bord du navire, ils peuvent s'y dé-

kind built in Canada in more than 60 years, we're constructing this prototype to better prepare ourselves for full rate production," Seaspan explains.

Under the NSS Seaspan has 23 ships either completed (three Offshore Fisheries Science Vessels for the CCG), under construction (two Joint Support Ships for the Navy and an Offshore Oceanographic Science Vessel for the CCG), in the construction engineering phase (the Polar Icebreaker), and in the design phase (16 Multi-Purpose Vessels for the CCG).

About the construction timelines, Seaspan says, "The first Joint Support Ship will be delivered to the Royal Canadian Navy in 2025, and the second in 2027. The Offshore Oceanographic Science Vessel will be delivered … in 2025. The Polar Icebreaker and the first Multi-Purpose Vessel are expected to be delivered … in 2030."

Seaspan notes that its NSS work involves over 700 Canadian businesses. "… [the] goal of rebuilding a domestic shipbuilding industry is on a clear path to success."

Last year Seaspan awarded $2.6M in contracts to Marine Ltd, BCS Automation, Gastops Ltd, and Kognitiv Spark to develop new digital technology using Seaspan's immersive, virtual reality HoloShip program, developed by the UK company Virtalis and installed in

Seaspan is upgrading and expanding its Vancouver Drydock infrastructure for scheduled completion late this year.

Seaspan va améliorer et agrandir sa cale sèche de Vancouver. Les travaux doivent être achevés vers la fin de l'année.

© SEASPAN

Seaspan's North Vancouver headquarters in 2022.

"Using 3D and virtual reality headsets, participants are transported onto the ship, able to move about to view and interact with the space, as well as with the equipment, components, systems and subsystems, which enables engineering and design teams to assess and evaluate a wide range of uses and scenarios across all stages of a vessel's lifecycle ..," Seaspan explains. The contracts, Seaspan adds, "[Are] about doing our part to advance shipbuilding and maintenance in the overall marine industry."

Seaspan also announced last year that it would upgrade and expand its Vancouver Drydock infrastructure, allowing it to grow its ship repair and maintenance operations by increasing its drydock capacity by about 30%. Seaspan expects to complete the work by late 2024.

Irving Shipbuilding expects to begin building the first of 15 Canadian Surface Combatant ships this year.

La société Chantiers maritimes Irving prévoit commencer cette année la construction du premier des 15 navires de combat canadiens commandés.

Irving Shipbuilding

Last August Irving Shipbuilding (ISI) made three announcements about the Arctic and Offshore Patrol Ships (AOPS) it is contracted to build under the NSS: On the 8th, ISI announced it had begun cutting steel for the seventh AOPS; on the 21st it marked the keel laying of the sixth AOPS; and on the 31st, ISI marked the official delivery of the fourth AOPS, **HMCS William Hall**, to the RCN.

These 103.6-m-long DeWolf Class ships have integrated diesel-electric power and propulsion. ISI was contracted to build six for the RCN, which has received three so far, and two for the CCG.

ICI will also be building 15 Canadian Surface Combatants (CSC) for the RCN, replacing both the Iroquois-class destroyers and the Halifax-class multi-role patrol frigates, at a projected cost of about $60 billion. Last August the Canadian Government announced it would give ISI $463M to expand and modify their facilities

placer et interagir avec l'espace ainsi qu'avec l'équipement, les composants, les systèmes et les sous-systèmes, explique Seaspan. Les équipes d'ingénierie et de conception peuvent ainsi analyser et évaluer un éventail d'utilisations et de scénarios aux différents stades du cycle de vie d'un navire. [Avec les contrats,] nous faisons notre part pour développer la construction navale et les opérations de maintenance dans l'industrie maritime.»

Seaspan a aussi annoncé l'année passée une amélioration et une expansion de son infrastructure à Vancouver. La capacité de la cale sèche sera augmentée d'environ 30 %, ce qui permettra d'accroître les activités de réparation et de maintenance de navire. Seaspan prévoit achever les travaux à la fin 2024.

Chantiers maritimes Irving

En août dernier, la société Chantiers maritimes Irving a fait trois annonces au sujet de navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) qu'elle est chargée de construire dans le cadre de la SNCN. Le 8 août, elle indiquait qu'elle avait commencé à découper l'acier pour le septième NPEA; le 21, c'était la cérémonie de pose de quille pour le sixième NPEA; le 31, c'était la livraison officielle du quatrième NPEA, le **NCSM William Hall**, à la MRC.

Ces navires de la classe DeWolf, d'une longueur de 103,6 m, sont à propulsion hybride diesel-électrique. Irving a reçu le contrat pour en construire six pour la MRC, dont trois ont déjà été livrés, et deux pour la GCC.

Irving construira aussi 15 navires de combat canadiens (NCC) pour la MRC. Ils remplaceront à la fois les destroyers de la classe Iroquois et les frégates de patrouille polyvalentes de la classe Halifax, au coût estimé d'environ 60 millions de dollars. En août dernier, le gouvernement canadien a annoncé qu'il verserait 463 millions de dollars à Irving pour la modification et l'expansion des installations de ses

A MetalCraft Marine-built USCG long-range interceptor in 20ft seas off Central America at a speed of 39 knots.

Un intercepteur longue portée de la Garde côtière américaine construit par MetalCraft file à 39 nœuds dans des vagues de 20 pieds au large de l'Amérique centrale.

filiales Woodside Industries et Marine Fabricators. Irving prévoit commencer à construire le premier NCC cette année, commencer la livraison au début des années 2030 et livrer le dernier d'ici 2050.

MetalCraft Marine

L'année a été chargée pour la société MetalCraft, de Kingston (Ontario), qui construit des bateaux-pompes haute vitesse, des bateaux de patrouille et des bateaux de travail. «En 2023, nous avons continué de livrer l'intercepteur pneumatique à coque rigide de 7 m de longueur à la Garde côtière américaine, dit Bob Clark, gestionnaire des contrats. Nous finirons les 41 intercepteurs du projet d'ici la fin de l'année. Nous avons aussi livré le premier des 67 patrouilleurs pneumatiques à coque rigide commandés par la Marine américaine, ainsi que l'intercepteur modèle 8M. Le secteur de la lutte incendie est resté porteur, avec cinq bateaux-pompes livrés cette année, en deux versions principales: notre FireStorm 43/44 et notre Fire Rescue Landing Craft 32.»

MetalCraft a construit plus de 1000 bateaux depuis sa fondation en 1987. Tous sont de sa propre conception, à l'exception du chaland de débarquement, qui est conçu par son partenaire Stanley Boats, de Perry Sound. MetalCraft, qui emploie une centaine de personnes, a livré des bateaux jusqu'au Brésil, en Australie et au Nigeria.

and facilities at Woodside Industries and Marine Fabricators in Dartmouth. ISI is expected to begin building the first CSC this year, deliver the first ships in the early 2030s and the last one by 2050.

MetalCraft Marine

It was a busy year for Kingston, Ontario-based MetalCraft, builders of high-speed fire boats, patrol boats, and work boats. "In 2023, we continued delivery of the 7M [long] Interceptor Rigid Inflatable Boat [RIB] project for the United States Coast Guard. We will complete this project of 41 RIBs by year's end. We also delivered the first of 67 RIB patrol boats for the US Navy, as well as the Interceptor model 8M. Fire has remained strong with five fire boats delivered this year in two main sizes: our FireStorm 43/44 and our Fire Rescue landing craft 32," says Bob Clark, Contracts Manager, MetalCraft.

MetalCraft has built over 1,000 boats since its founding in 1987. All are its own designs, with the exception of the landing craft, designed by its Perry Sound-based partner Stanley Boats. With around 100 employees, MetalCraft has delivered its boats to destinations that include Brazil, Australia, and Nigeria.

JOURNAL

Groupe Robert inaugurates large automated refrigerated distribution centre

Only two years after announcing its ambitious project, Groupe Robert, in collaboration with Pierre Fitzgibbon, Minister of Economy, Innovation and Energy, last November inaugurated its automated distribution centre in Varennes. This investment of over $200 million, supported by financial contributions from the government of Quebec, Investissement Québec and several partners, places Groupe Robert at the forefront of food logistics in Quebec.

For this project, Groupe Robert drew inspiration from some of the most technologically advanced distribution centres on the planet. The company wanted to offer its customers the best possible solutions to help them ensure the reliability and profitability of their operations.

Michel Robert, President and CEO of Groupe Robert,

Le Groupe Robert inaugure un grand centre automatisé de distribution réfrigéré

C'est seulement deux ans après avoir annoncé son ambitieux projet que le Groupe Robert, en collaboration avec le ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, Pierre Fitzgibbon, a officiellement inauguré en novembre son centre de distribution automatisé à Varennes. Cet investissement de plus de 200 millions de dollars, soutenu par le gouvernement du Québec, Investissement Québec et plusieurs partenaires, place le Groupe Robert à l'avant-garde de la logistique alimentaire au Québec

Le Groupe Robert a fait le choix de s'inspirer des centres de distribution les plus modernes de la planète pour son projet. L'entreprise souhaitait offrir à ses clients ce qu'il y avait de meilleur pour leur permettre d'assurer la fiabilité et la rentabilité de leurs opérations.

Michel Robert, président et chef de la direction du Groupe Robert, a déclaré: «Ce nouveau

There was much excitement in the air among several hundred participants who witnessed the inauguration at Varennes of a state-of-the-art facility destined to play a major role in the shipment of fresh and frozen food products.

Des centaines de participants enthousiastes ont assisté à l'inauguration, à Varennes, d'une installation d'avant-garde qui jouera un rôle majeur dans l'expédition de produits alimentaires frais et congelés.

©SOPHIE BELINA BRZOZOWSKA

©GROUPE ROBERT

The 14-storey freestanding building is an architectural feat – built with high-precision parts manufactured in Austria and pre-assembled in the Saguenay region.

La construction autoportante haute de 14 étages est une prouesse architecturale – réalisée avec des pièces de haute précision fabriquées en Autriche et préassemblées dans la région du Saguenay.

centre de distribution ultramoderne qui réunit les meilleures technologies éprouvées du domaine démontre l'engagement continu de Groupe Robert envers l'innovation et l'excellence pour nos clients.»

Avec ce centre, le Groupe Robert se positionne comme le premier prestataire de services logistiques (3 PL) au Québec à disposer d'un entrepôt automatisé pour produits frais et surgelés, le plaçant parmi les installations les plus avancées en Amérique du Nord.

«L'implantation de ce centre à la fine pointe de la technologie consolide la chaîne d'approvisionnement québécoise en assurant l'acheminement de produits frais partout sur notre territoire. Avec ses nouvelles installations, le Groupe Robert contribue à rendre notre secteur agroalimentaire plus autonome, efficace et performant», mentionne Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, ministre responsable du Développement économique régional et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal.

Au-delà de son aspect fonctionnel, ce centre est un véritable concentré d'innovation, de savoir-faire, de productivité et de leadership québécois. Pour améliorer l'efficacité énergétique du bâtiment, le Groupe Robert a fait fabriquer des panneaux isolants spécifiques, plus épais, qui sont désormais certifiés. En matière de protection incendie, les traditionnels gicleurs ont été remplacés par un système de réduction du taux d'oxygène, conçu par la même compagnie, Wagner, qui a protégé la British Library et ses documents historiques de plus de 400 ans.

Le bâtiment lui-même est une prouesse architecturale: une structure autoportante de 14 étages, réalisée avec des pièces de haute précision fabriquées en Autriche et préassemblées au Saguenay avant d'être montées à Varennes. Cette méthode a permis de développer l'expertise locale. Pour commencer-débuter les opérations, seuls le déchargement et le chargement restent manuels, ce qui améliore grandement l'efficacité en cette période de pénurie de main-d'œuvre, sans perte d'emploi, car il s'agit d'un ajout net de capacité.

Situé à proximité de l'autoroute 30, le centre de distribution à grande capacité verticale — la bâtisse aura plus de 40 mètres de haut — aura une capacité de 60 000 palettes, dont 30 000 pour des produits frais et 30 000 pour des produits congelés.

said: «This new state-of-the-art distribution centre, that brings together the best proven technologies in the industry, demonstrates Groupe Robert's continued commitment to innovation and excellence for our clients.»

Groupe Robert is the first third-party logistics (3 PL) service provider in Quebec with an automated warehouse for fresh and frozen food products, one of the most advanced facilities in North America.

«This new state-of-the-art facility will serve to consolidate the supply chain in Quebec by ensuring the reliable distribution of fresh products throughout the province. With its new distribution centre, Groupe Robert is helping to make our agri-food industry more autonomous, efficient and effective,» said Pierre Fitzgibbon, Minister of Economy, Innovation and Energy.

Beyond its functional aspect, this facility is a veritable showcase of Quebec innovation, know-how, productivity, and leadership. To improve the building's energy efficiency, Groupe Robert had specific, thicker insulating panels developed for the project, which are now certified. In terms of fire protection, the traditional sprinklers have been replaced by an oxygen level reduction system, designed by Wagner, the same company whose fire suppression systems are protecting the British Library and its over 400-year-old historical documents.

The building itself is an architectural feat: A 14-storey freestanding structure, built with high-precision parts manufactured in Austria and pre-assembled in the Saguenay before being erected in Varennes. This method helped propel the development of local expertise. To start operations, only the unloading and loading will be done manually, which greatly improves efficiency in the face of the current labour shortages, without any loss of employment, because it's a net addition in capacity

Located near Highway 30, the large vertical capacity distribution centre will boast a height of 131 feet and will have storage capacity for 60,000 pallets, 30,000 for fresh products and 30,000 for frozen products. This new warehouse is an addition to the facilities of Groupe Robert's Boucherville agri-food complex and will allow the company to offer existing and new customers augmented solutions for their refrigerated and frozen goods.

CSL biofuel program achieves milestone in decarbonization efforts

The Montreal-based CSL Group has reported a significant milestone in its Great Lakes biofuel program – one of the longest-running initiatives of its kind in the maritime industry.

With a cumulative 75,000 running hours on B100 biofuel over the past four years, CSL ships have made big strides in supporting decarbonization efforts by replacing 55,000 metric tonnes of fossil fuel with biodiesel and avoiding 156,000 metric tonnes of CO_2.

"Unlike other shipping companies that are just getting started with their biofuel initiatives, we have moved past the testing phase and are running biodiesel as part of our business – just one of the many ways we are reducing carbon in our operations," said Louis Martel, CSL President and CEO.

"In 2023, our biofuel fleet set a new record by using 16,400 metric tonnes of B100 biodiesel in a single season, marking our highest consumption to date. This translates into an 80 to 90% reduction in greenhouse gas (GHG) emissions, leading to the avoidance of 50,000 metric tonnes of CO_2 across our Great Lakes fleet."

CSL initiated its biofuel journey in 2019 with a B50 blend, gradually progressing to B80 and, in 2020, running two ships on B100 – pure biodiesel produced entirely from waste plant material unrelated to food production. Since 2021, eight CSL vessels have run continuously on B100 for five to eight months per year, proving the technical viability and practicality of biofuel in reducing well-to-wake GHG emissions and meeting regulatory limits for SOx and NOx emissions.

"In 2024, eight of our Great Lakes ships will run on biofuel, and we hope to eventually extend the program across our entire Great Lakes fleet," Mr. Martel announced. "Biofuel offers a practical and low-risk solution toward a decarbonized marine industry, but we need government support to ensure it remains affordable."

Le programme de biocarburants de CSL franchit une étape importante dans les efforts de décarbonisation

Le Groupe CSL de Montréal est fier d'annoncer une étape importante de son programme de biocarburant pour les Grands Lacs, l'une des plus longues initiatives de ce type dans l'industrie maritime.

Avec un total de 75 000 heures de fonctionnement au biocarburant B100 au cours des quatre dernières années, les navires de CSL ont fait des progrès considérables pour soutenir les efforts de décarbonisation en remplaçant 55 000 tonnes métriques de carburant fossile par du biodiesel et évitant ainsi 156 000 tonnes métriques de CO_2.

«Contrairement à d'autres compagnies de transport maritime qui commencent tout juste à entreprendre leurs initiatives en matière de biocarburant, nous avons déjà franchi la phase d'essai et utilisons activement le biodiesel dans le cadre de nos activités, ce qui n'est qu'une des nombreuses façons dont nous réduisons le carbone dans nos opérations», a déclaré Louis Martel, président et chef de la direction de CSL.

«En 2023, notre flotte de navires fonctionnant au biocarburant a établi un nouveau record en utilisant 16 400 tonnes métriques de biodiesel B100 en une seule saison, ce qui représente notre consommation la plus élevée à ce jour. Cela se traduit par une réduction de 80 à 90 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), ce qui a permis d'éviter 50 000 tonnes métriques de CO_2 pour l'ensemble de notre flotte des Grands Lacs.»

CSL a commencé à utiliser le biocarburant en 2019 avec un mélange B50, progressant graduellement vers le B80 et, en 2020, exploitant deux navires avec du B100 – du biodiesel pur dérivé entièrement de rebuts végétaux non liés à la production d'aliments. Depuis 2021, huit navires de CSL fonctionnent en continu avec du B100 pendant cinq à huit mois par année, démontrant ainsi la viabilité technique et l'efficacité du biocarburant pour réduire les émissions de GES du puits à l'hélice et respecter les limites réglementaires en matière d'émissions de SOx et de NOx.

«En 2024, huit de nos navires des Grands Lacs fonctionneront au biocarburant, et nous espérons élargir le programme à l'ensemble de notre flotte des Grands Lacs», a indiqué M. Martel. «Le biocarburant offre une solution pratique et à faible risque vers une industrie maritime décarbonisée, mais pour qu'elle reste abordable, nous avons besoin du soutien du gouvernement.»

©WINDSOR AERIAL DRONE PHOTOGRAPHY

In 2023, CSL's biofuel fleet set a new record by using 16,400 tonnes of B100 biodiesel in a single season.

En 2023, la flotte biocarburant de CSL a établi un nouveau record: elle a utilisé 16 400 tonnes de biodiesel B100 dans une seule saison.

Corridor maritime vert entre l'ouest du Canada, les Émirats arabes unis, de la Corée et le Japon

Green shipping corridor between Canada's West Coast and UAE, Japan and Korea

The big Port of Jebel Ali in the United Arab Emirates will be a key player in the West Green Shipping Corridor.

Le grand Port de Jebel Ali, aux Émirats arabes unis, sera un acteur clé dans le cadre du corridor maritime vert dans l'Ouest.

Dubaï - En marge de la COP28 en décembre, le ministre des Transports, Pablo Rodriguez, a annoncé aujourd'hui que le Canada a signé un protocole d'entente pour poursuivre l'établissement d'un corridor maritime vert entre la côte ouest du Canada et des ports des Émirats arabes unis, de la Corée et du Japon.

Le corridor maritime vert dans l'Ouest présentera les caractéristiques suivantes:

- Un emplacement géographique unique, puisqu'il s'agit de la route la plus courte entre l'Amérique du Nord et l'Asie;
- Des technologies de pointe à faibles émissions de carbone: centre de transbordement carboneutre et conteneur zéro émission;
- Des navires de pointe qui sont plus rapides, plus petits et conçus pour faire des allers-retours entre deux ports seulement et qui font appel aux technologies zéro émission les plus novatrices (p. ex., des carburants propres, de nouvelles conceptions de coque, et une logistique et une efficacité améliorées);
- La distribution, l'utilisation et l'exportation de carburants propres tels que l'ammoniac, l'hydrogène ou le méthanol, tous produits au Canada.

Ce protocole d'entente met en valeur la force des partenariats dans le secteur maritime. Les partenaires comprennent des groupes autochtones, des gouvernements, des expéditeurs, des constructeurs de navires, des exploitants de ports et de terminaux, des producteurs de carburants propres et des entreprises de technologies propres. Toutes les parties ont convenu de collaborer au développement de ce corridor, qui est la route la plus courte entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Ce partenariat tire parti des technologies propres de pointe déjà utilisées ou dont l'utilisation est prévue dans chaque port.

Le protocole d'entente s'appuie sur les mesures importantes prises par le Canada au cours des dernières années. Publié l'an dernier, le Cadre canadien sur les corridors maritimes verts sert à guider l'industrie et les organisations canadiennes dans la création de corridors maritimes verts. Le Programme de corridors maritimes verts, lancé le 1er décembre 2023, investira dans le développement de ces corridors, en particulier sur les côtes est et ouest du Canada, les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Dubai - On the margins of December's COP28 world climate conference in Dubai, the Minister of Transport, Pablo Rodriguez announced that Canada has signed a Memorandum of Understanding to pursue the establishment of a green shipping corridor between Canada's West Coast and ports in the United Arab Emirates, Korea and Japan.

The West Green Shipping Corridor will feature:

- A unique geographical location – it is the shortest route from North America to Asia;
- State-of-the-art low carbon technologies: Carbon Neutral Transload Centre and net-zero container;
- State-of-the-art sprinter ships (ships that are faster, smaller and designed to only make round trips between two ports) using the most innovative zero emission technologies (e.g., clean fuels, new hull designs, and advanced logistics and efficiencies); and,
- The distribution, use, and export of clean fuels like ammonia, hydrogen, or methanol – all produced in Canada.

This Memorandum of Understanding showcases the power of partnerships across the marine sector. Partners include Indigenous groups, governments, shippers, ship builders, ports and terminal operators, clean fuel producers and clean tech companies. All parties have agreed to work together to develop this corridor, which is the shortest route between North America and Asia. This partnership takes advantage of world-leading, clean technologies already in use or planned in every port.

For Canada, this Memorandum of Understanding builds on the significant action taken over the past few years. The Canadian Green Shipping Corridors Framework, released last year, helps guide Canadian organizations and industry in creating green shipping corridors. The Green Shipping Corridor Program, launched on December 1, 2023, will invest in the development of these corridors —particularly on Canada's East and West coasts, the Great Lakes, and the St. Lawrence Seaway.

ADVERTISERS ANNONCEURS

ACPA 2024 – ANNUAL CONFERENCE / ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES – HOST PORT ALBERNI
AAPC 2024 - CONFÉRENCE ANNUELLE / ASSOCIATION DES ADMINISTRATION PORTUAIRES CANADIENNES – ALBERNI PORT HÔTE
https://portscanada.ca/ 15

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

BBC CHARTERING 39
https://www.bbc-chartering.com/

CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME 64
https://www.marinedelivers.com/

COLLÈGE DE RIMOUSKI 83
https://www.college-rimouski.qc.ca/contribuez/

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

CHANTIER NAVAL FORILLON 85
https://chantier-naval.com/en/

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 56
http://www.ectoa.ca/index.html

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

FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC 86
https://fondationimq.ca/

GREENTECH 2024 30
https://green-marine.org/greentech/

GUY TOMBS LIMITED 70
https://www.guytombs.com/

HOPA – HAMILTON-OSHAWA PORT AUTHORITY 40
https://www.hopaports.ca/

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

LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES 63
https://www.pilotagestlaurent.gc.ca

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY 24
https://www.mtrtml.com/login.php

NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING /
NUNAVIK EASTERN ARCTIC SHIPPING / NEAS 28
https://neas.ca/

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

PORT OF HALIFAX 19
https://www.portofhalifax.ca/

PORT OF JOHNSTOWN 47
http://www.portofjohnstown.com/

PORT OF MONROE 74
https://portofmonroe.com/

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL 51
https://www.port-montreal.com/en/

PORT OF QUÉBEC
PORT DE QUÉBEC 12
https://www.portquebec.ca/en/

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES 55
https://www.portsi.com/?lang=en

PORT OF THUNDER BAY 43
https://www.portofthunderbay.ca/

PORT OF TORONTO 45
https://www.portstoronto.com/home.aspx

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES 57
https://porttr.com/en/

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD 58-59
https://www.portvalleyfield.com/en/

QSL 53
https://qsl.com/

ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) 7
https://www.rotainer.com/

SHIPPING FEDERATION OF CANADA
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA 23
https://shipfed.ca/

SPLIETHOFF 61
https://www.spliethoff.com/

STERLING FUELS 20
https://sterlingfuels.ca/

STRONGCO CORPORATION 32
https://www.strongco.com/

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 67
https://hwyh2o.com/

URGENCE MARINE ENVIRONMENT 69
https://ume-qc.com/en/

VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT 58-59
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