

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
SUMMER • ÉTÉ 2024

**CANADIAN PORTS ACCELERATE
INFRASTRUCTURE PROJECTS**

**LES PORTS CANADIENS ACCÉLÈRENT
LEURS PROJETS D'INFRASTRUCTURE**

**INDO-PACIFIC
Canada widens initiatives
to expand trade footholds**

**INDO-PACIFIQUE
Le Canada s'active pour renforcer
sa présence sur les marchés**

Port payé à Québec. Envoi de poste-publications - Convention n° 40020787 - Adresse de retour: 601-4800 Blvd de Maisonneuve West, Westmount, Québec H3Z 1M2 CANADA



Desgagnés, une vision innovante

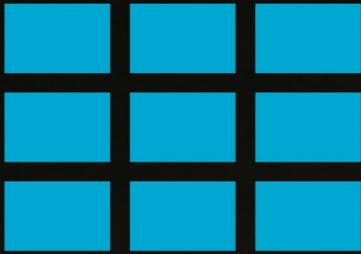
Desgagnés, a vision for innovation

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

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



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



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
Demetrios “Jim” Athanasiou, Bill Beck,
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 Contrasté

EDITORIAL OFFICE / RÉDACTION
4493, Sherbrooke West, Suite 200,
Westmount, Québec 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 Maisonnette Ouest
Westmount, Québec H3Z 1M2 CANADA
Tel.: + 1 514 937-5080 (direct)

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 Articles must be unpublished.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

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

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

SUBSCRIBE / S’ABONNER

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

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

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada
Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention no 40046923

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund - special measures to support journalism.

Nous reconnaissons l’appui financier du gouvernement du Canada par l’entremise du programme Fonds du Canada pour les périodiques – mesures spéciales pour appuyer le journalisme.

Canada

www.maritimemag.com

M 113 TABLE OF CONTENTS
SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

- 5** **FIRST WATCH / PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan
- 13** **GREEN HORIZONS / ÉCHOS VERTS**
Julie Gedeon
- 18** **ATLANTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L’ATLANTIQUE**
Tom Peters
- 21** **PACIFIC HORIZONS / ÉCHOS DU PACIFIQUE**
Colin Laughlan
- 25** **EUROPE HORIZONS / ÉCHOS D’EUROPE**
Nick Savvides
- 28** **ARCTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L’ARCTIQUE**
Carroll McCormick

80 **ADVERTISERS / ANNONCEURS**



30

M DOSSIER

Ports Canada Conference / Conférence

Momentum accelerates on infrastructure projects

Les projets d'infrastructure prennent de l'élan

Leo Ryan
Julie Gedeon



68

M DOSSIER

Indo-Pacific Region / Région Indo-Pacifique

Canada multiplies initiatives to expand footholds amidst rising geopolitical challenges

Le Canada multiplie les initiatives pour augmenter sa présence malgré les tensions géopolitiques

Colin Laughlan



113

Maritime Magazine

CANADIAN PORTS ACCELERATE INFRASTRUCTURE PROJECTS
LES PORTS CANADIENS ACCELERENT LEURS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

INDO-PACIFIC
Canada widens initiatives to expand trade footholds
INDO-PACIFIQUE
Le Canada s'active pour renforcer sa présence sur les marchés

COVER / COUVERTURE

Located just outside Tokyo, Yokohama is a bustling high-tech industrial hub as well as a major Japanese port. Mount Fuji, one of Japan's iconic *Three Holy Mountains* and a UNESCO world heritage site, is very much part of its skyline. Canada is expanding its presence in Indo-Pacific markets, including a new office in Tokyo this September of the Business Council of Canada.

Yokohama, voisine de Tokyo, est un pôle industriel de haute technologie bourdonnant d'activité, ainsi qu'un des ports majeurs du Japon. Le mont Fuji, une des trois montagnes sacrées emblématiques du Japon et un lieu du patrimoine mondial de l'UNESCO, se dresse à l'horizon. Le monde des affaires du Canada s'emploie aussi à prendre pied sur les marchés de l'Indo-Pacifique, notamment par l'ouverture en septembre d'un nouveau bureau du Conseil canadien des affaires à Tokyo.

Photo : Dreamstime



KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

*Our Energy Makes
the Difference*

**Notre énergie
fait la différence**



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

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





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les défis de la chaîne d'approvisionnement dans un monde complexe et turbulent

Cette année, la conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada s'inscrivait sous le thème de toute actualité de la transformation de la chaîne d'approvisionnement face aux nouvelles réalités économiques et géopolitiques. La rencontre, tenue à Montréal le 7 mai sous la direction du PDG Chris Hall, a réuni de nombreux acteurs du secteur des transports du Canada et des États-Unis.

La nouvelle PDG de l'Administration portuaire de Montréal, Julie Gascon, a donné le ton d'emblée.

Affirmant qu'elle était fière «de faire partie d'une industrie axée sur les liaisons, les relations, la collaboration, la résilience et l'innovation», M^{me} Gascon a déclaré: «Ces valeurs profondément enracinées sont essentielles à l'heure où nous devons composer avec les réalités économiques et géopolitiques d'aujourd'hui.»

Supply chain challenges in a complex, turbulent world

This year's edition of the *Shipping Federation of Canada's Annual Conference* was aptly titled Supply Chain Sea Change – Navigating Today's Economic and Geopolitical Realities. Held in Montreal on May 7, with President and CEO Chris Hall piloting proceedings, the event drew a large gathering of transportation industry stakeholders in Canada and the United States.

Setting the tone from the outset was Julie Gascon, who just recently became the new President and CEO of the Montreal Port Authority.

After saying how proud she was “to be part of an industry that's about connections, relationships, collaboration, resilience and innovation,” Ms. Gascon stressed: “These deep-rooted values are essential as we navigate today's economic and geopolitical realities.”

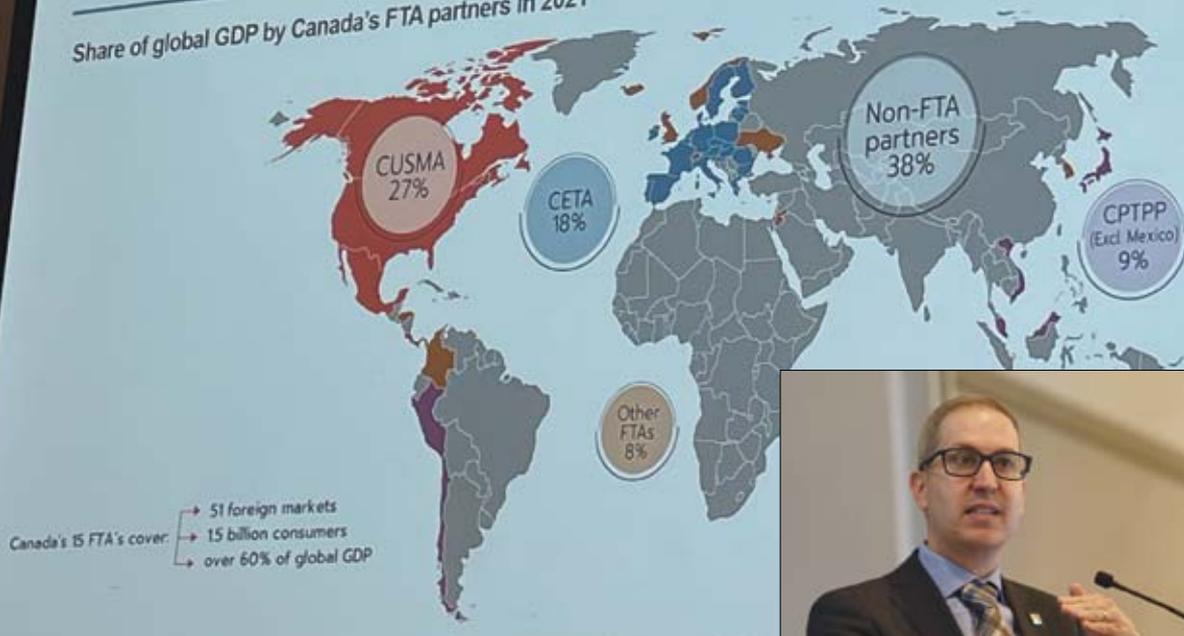


©MAURIZIO SOLIS BROCA

Julie Gascon, President and CEO of the Montreal Port Authority, was the first speaker at the annual conference of the Shipping Federation of Canada piloted by Chris Hall, President and CEO.

Julie Gascon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, a été la première conférencière à la conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada, pilotée par son PDG, Chris Hall.

Share of global GDP by Canada's FTA partners in 2021



©MAURIZIO SOLIS BROCA

Stephen Tapp, Chief Economist of the Canadian Chamber of Commerce, underlined the future positive impact for Canada of “pretty remarkable access to world markets through various trade deals.”

Stephen Tapp, économiste en chef de la Chambre de commerce du Canada, a souligné les avantages dont bénéficiera le Canada du fait «d'un accès assez remarquable aux marchés mondiaux grâce à divers accords commerciaux».



©MAURIZIO SOLIS BROCA

Then she evoked the relevance today of a concept known as VUCA conceived in the 1980's prior to the end of the Cold War. It encompasses Volatility, Uncertainty, Complexity and Ambiguity.

Facing multiple challenges, including climate change, Ms. Gascon underlined the importance of taking “proper action and be resilient.”

Some fundamentals, she continued, remain unchanged such as world trade representing “an instrument of peace and progress. However, the 1.5 billion people who have been lifted out of poverty over the last 30 years should not blind us to the fact that hundreds of millions of people still have to live on less than \$2 a day.”

Generally speaking, Ms. Gascon observed, the US economy remains strong while tensions with China are weighing on Pacific trade – but other opportunities are emerging in Southeast Asia and the wider Indo-Pacific region.

In terms of significant maritime trade developments impacting on the Port of Montreal, she recalled: “For decades, recognized as the European gateway, who would have ever thought that India would replace Germany as our leading trading partner for two consecutive years.”

To notably meet supply chain demands, Ms. Gascon listed recent major infrastructure investments improving rail capacity and a current project optimizing the handling of containerized grain.

At the same time, the port is continuing “to prepare the future with our ambitious and necessary expansion project in Contrecoeur.

Elle a ensuite évoqué la pertinence aujourd'hui d'un concept datant des années 1980 avant la fin de la guerre froide, résumé sous l'acronyme VICA: volatilité, incertitude, complexité et ambiguïté.

Pour faire face à des défis multiples, y compris le changement climatique, Mme Gascon souligne l'importance «de prendre des mesures appropriées et d'être résilients».

Certaines données de base ne changent pas, dit-elle, comme le fait que le commerce mondial est «un instrument de paix et de progrès». Or, «même si 1,5 milliard de personnes sont sorties de la pauvreté depuis 30 ans, il en reste des centaines de millions qui vivent avec moins de 2 \$ par jour».

M^{me} Gascon note que, de façon générale, l'économie américaine reste forte alors que des tensions avec la Chine pèsent sur le commerce du Pacifique, mais que d'autres débouchés apparaissent en Asie du Sud-Est et dans l'ensemble de la région indo-pacifique.

Commentant les conséquences des grands développements dans le commerce maritime pour le Port de Montréal, elle a demandé «qui aurait pensé, après des décennies où le Port était reconnu comme la porte d'entrée européenne, que l'Inde remplacerait l'Allemagne comme notre premier partenaire commercial deux années de suite?»

M^{me} Gascon a fait la liste de récents investissements majeurs dans l'infrastructure visant notamment à répondre aux besoins de la chaîne d'approvisionnement en améliorant la capacité ferroviaire. Un projet en cours optimisera la manutention de céréales conteneurisées.

En même temps, le Port continue «de préparer l'avenir avec un projet ambitieux et nécessaire d'expansion à Contrecoeur».



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

REGISTER NOW

Imagine Marine

CONFERENCE

Resolving the Talent Crisis:

Strategies to Elevate Marine's Recruitment and Retention Game



OCTOBER
2 & 3 2024



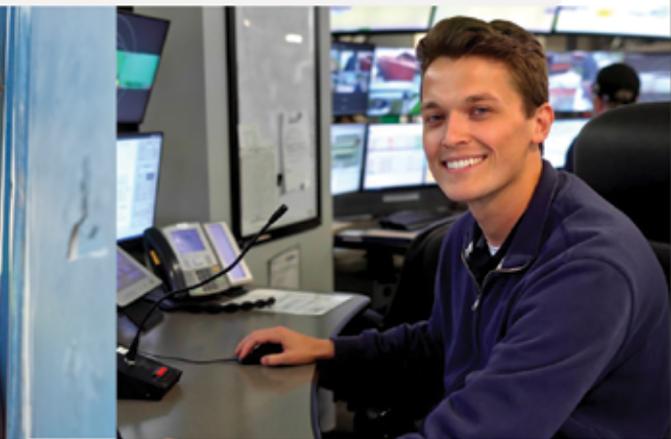
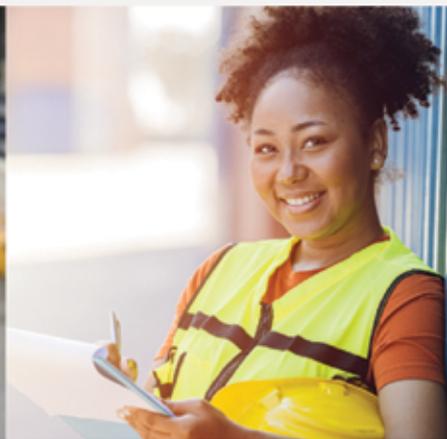
SHAW CENTRE
OTTAWA, ON

REGISTER HERE



Connect with industry leaders from across Canada, learn from external experts and marine best practices, and gain valuable insights to drive marine workforce development, diversity, and growth.

<https://imagine-marine.ca/im-conference>



PRESENTED BY



CANADIAN
MARINE
CAREERS
FOUNDATION



MASTER
MARINERS
OF CANADA



Joe Kramek, President of the World Shipping Council, offered an overview of the many challenges facing shipping lines in today's volatile geopolitical environment.

Joe Kramek, président du World Shipping Council, a présenté un aperçu des nombreux défis que doivent relever les compagnies maritimes mondiales dans la conjoncture géopolitique volatile d'aujourd'hui.

©MAURIZIO SOLIS BROCA

«Le projet avance dans la bonne direction, et nous sommes emballés par l'annonce récente de notre partenariat avec Pomerleau et Aecon. Ces entités joueront un rôle vital dans la conception des quais et dans l'exécution du dragage pour le futur terminal.

«Nous sommes à une étape importante, et notre équipe continue de faire diligence pour arriver à la prochaine étape majeure du projet. Comme vous pouvez le savoir, ce projet monumental changera la donne non seulement pour Montréal et pour le Québec, mais aussi pour l'Ontario, pour le reste du Canada et pour le Midwest américain. Il augmentera notre capacité de manutention de conteneurs de 50 %, et il créera un terminal doté de technologies de pointe»

Conjoncture économique mondiale

Dans son analyse des tendances économiques, Stephen Tapp, économiste en chef de la Chambre de commerce du Canada, a affirmé que les perspectives de croissance à l'échelle mondiale «ne sont pas spectaculaires», mais qu'il y a suffisamment de résilience dans l'économie mondiale pour prévoir un atterrissage en douceur, avec une croissance d'environ 3 % cette année. L'inflation ralentit, mais les «problèmes d'abordabilité» sont en hausse dans de nombreuses régions du monde.

La croissance du PIB pourrait atteindre 2,4 % en 2024 aux États-Unis, mais elle reste faible au Canada, où il se peut qu'elle ne dépasse pas 1 % même si des améliorations pourraient être constatées au deuxième trimestre. Les économies européennes, dans la plupart des cas, ne progressent guère.

Sur une note positive, M. Tapp a fait valoir que pour les perspectives sur le long terme, «le Canada dispose d'un accès assez remarquable aux marchés mondiaux grâce à divers accords commerciaux».

Pour l'immédiat cependant, il s'inquiète des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement du risque de nouveaux arrêts de travail et autres grèves aux ports canadiens sur les côtes Ouest et Est. Les négociations sont actuellement dans l'impasse entre les débardeurs et les employeurs maritimes à Vancouver et à Montréal.

De plus, les Canadiens vont prendre conscience des graves implications de l'attitude «Achetez américain» renforcée au sein de l'administration américaine. Il y aura aussi peut-être les mesures promises par le candidat à la présidence Donald Trump qui, entre autres, s'est engagé à imposer un tarif douanier de 10 % sur tous les produits exportés à destination des États-Unis.

“It's progressing in the right direction, and we are excited about the recent announcement of our partnership with Pomerleau and Aecon. These entities will be instrumental in designing the docks and executing the dredging work for the upcoming terminal.

“This is a significant step, and our team continues to work diligently towards achieving the next major milestones of the project. As you may be aware, this monumental project will be a game changer, not only for Montreal and for Québec, but for Ontario, the rest of Canada and the US Midwest as well. It will not only increase our container handling capacity by 50% but also establish a terminal equipped with cutting-edge technology.”

Global economic landscape

In his analysis of economic trends, Stephen Tapp, Chief Economist of the Canadian Chamber of Commerce, said global growth prospects were “not spectacular” – but suggested there was enough resilience in the global economy to foresee a soft landing with an uptick of about 3% this year. Inflation was slowing, but “affordability challenges” were rising in many parts of the world.

Whereas US GDP growth could reach 2.4% in 2024, Canadian growth remained lacklustre and may not exceed 1%, though improvements could be felt in the second half. European economies were, for the most part, “moving sideways.”

On the positive side, Mr. Tapp opined that for long-term progress “Canada has pretty remarkable access to world markets through various trade deals.”

On the other hand, in the immediate term, he expressed concern over the impact on supply chains of the risk of renewed work stoppages and strikes at Canadian ports of the west and east coasts amidst present deadlocked negotiations in Vancouver and Montreal between dockers and maritime employers.

In addition, Canadians had to recognize the serious implications of the reinforced “Buy America mindset” in the Washington administration and potentially of measures pledged by presidential candidate Donald Trump who, among things, has vowed to impose tariffs of 10% on all products exported to the United States.

Joe Kramek, newly-named President of the World Shipping Council, focused on the many challenges



©MAURIZIO SOLIS BROCA

Among other subjects, Frank Mortensen, Senior VP Commercial of Fednav Ltd., praised growing international support for a global bulk carrier shore power standard.

Frank Mortensen, vice-président principal, Développement commercial de Fednav, a applaudi à l'appui international croissant en faveur d'une norme pour l'alimentation électrique à quai des vraquiers.



©MAURIZIO SOLIS BROCA

Sean Pierce, recently-appointed new CEO of Montreal-based Logistec Corporation, unveiled an ambitious roadmap for broadening Logistec's footprint beyond existing markets.

Sean Pierce, le nouveau chef de la direction de Logistec, a dévoilé un plan ambitieux d'expansion de la société montréalaise au-delà de ses marchés actuels.

confronting the world's shipping lines – ranging from attacks of Houthi rebels in the Red Sea to massive decarbonization initiatives to attain net-zero emission targets by 2050.

For his part, Frank Mortensen, Senior Vice-President, Commercial of Fednav Ltd. (Canada's largest international bulk carrier), put the Red Sea situation high up on a list of today's pressing geopolitical and trade challenges along with the war in Ukraine, the Middle East conflict, and the reduced number of transits in the Panama Canal. Other developments such as the European Union's Emissions Trading System (ETS) – a virtual levy on alleged polluters – add pressure on costs and administrative complexity.

In addition to reviewing world-wide efforts on alternative fuels, Mr. Mortensen praised the mounting international support towards a global bulk carrier shore power standard. This could, in his view, reduce fuel consumption on Fednav ships by 8-10%.

On the green shipping front, Mr. Mortensen singled out one of the special Fednav initiatives: the charter of a vessel that, starting in 2025, will be Canada's first to operate as a conventionally-propelled cargo ship using a Wind-Assisted Propulsion System.

Sean Pierce outlines ambitious roadmap for Logistec

Among the featured speakers in the afternoon session was Sean Pierce, who became new CEO of Logistec Corporation since its acquisition by NY-based Blue Wolf Capital Partners in January. And in what emerged as his first public address before a select maritime industry audience in Canada, Mr. Pierce took the opportunity to lift the veil on an ambitious roadmap for Logistec in the future. In effect, he drew up a scenario of potentially significantly broadening Logistec's foot-

Joe Kramek, qui vient de devenir président du World Shipping Council, a abordé les nombreux défis qui se posent aux compagnies maritimes mondiales – depuis les attaques des rebelles houthis en mer Rouge jusqu'à l'effort massif de décarbonisation qui sera nécessaire pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Pour sa part, Frank Mortensen, vice-président principal, Développement commercial de Fednav (le plus grand armateur international de vrac au Canada), place la situation en mer Rouge près du sommet de la liste des défis géopolitiques et commerciaux les plus pressants d'aujourd'hui. S'y trouvent aussi la guerre en Ukraine, le conflit au Moyen-Orient et le nombre réduit de transits dans le canal de Panama. D'autres développements ajoutent aux coûts et à la complexité administrative, comme le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.

En plus de souligner les efforts consacrés aux carburants de remplacement partout dans le monde, M. Mortensen a applaudi à l'appui international croissant en faveur d'une norme mondiale concernant l'alimentation électrique à quai pour les vraquiers. À son avis, cette norme pourrait réduire la consommation de carburant des navires de Fednav de 8 à 10 %.

En ce qui concerne le transport maritime vert, M. Mortensen a parlé d'une des initiatives spéciales de Fednav: l'affrètement d'un navire qui, à partir de 2025, sera le premier au Canada à propulsion standard utilisant un système de propulsion assistée par le vent.

Sean Pierce décrit un plan ambitieux pour Logistec

Dans la séance de l'après-midi, un des conférenciers était Sean Pierce, qui est devenu chef de la direction de Logistec depuis que l'entreprise a été acquise en janvier par la société Blue Wolf Capital Partners, de New York. Prenant la parole pour la première fois devant un groupe de représentants du secteur maritime au Canada, M. Pierce a dévoilé un plan

ambitieux pour l'avenir de Logistec. Il a décrit un scénario qui pourrait sensiblement accroître l'empreinte de Logistec au sein et au-delà de ses marchés actuels au Canada et aux États-Unis.

Au cours d'une entrevue avec le *Maritime Magazine*, M. Pierce a indiqué que dans le cadre de sa stratégie actuelle, Logistec explorait notamment des possibilités au Mexique et en Amérique latine qui «s'intégreraient à notre portefeuille».

Après avoir rappelé la contribution de longue date de Logistec au réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, il a donné ces précisions: «Une partie importante de notre stratégie pour l'avenir est de continuer à augmenter notre empreinte dans toute cette région et d'offrir aussi des solutions et des services innovateurs pour grandir au-delà des 50 millions de tonnes de fret pour l'ensemble du portefeuille.»

Le vaste réseau de Logistec comprend 3900 employés dans 90 terminaux et 60 ports. «Avec une fréquence accrue, nous offrirons à nos entreprises clientes des services multi-ports à la fois pour tirer parti de notre taille et pour prendre de l'expansion dans de nouvelles régions», a indiqué M. Pierce.

D'autres intervenants ont présenté des exposés en après-midi: Peter Xotta, PDG de l'Administration portuaire de Vancouver; Jean-Jacques Ruest, conseiller stratégique et ancien chef de la direction de CN Rail; et Mark Hemmes, président de la société Quorum, qui surveille le réseau canadien de manutention et de transport de céréales.

Les conférenciers de l'après-midi ont par la suite tenu une discussion de groupe modérée par Kaity Arsoniadis, conseillère en politiques de la Fédération maritime du Canada. Ils ont traité de sujets allant de la réforme des lois sur le cabotage au besoin vital d'établir des stratégies pour assurer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et gagner la confiance des importateurs et des exportateurs en fournissant «les moyens les plus efficaces de déplacer du fret». 

print within and beyond existing markets in Canada and the United States.

In a separate interview with *Maritime Magazine*, Mr. Pierce disclosed that as part of current strategy Logistec was notably exploring opportunities in Mexico and Latin America that “tie in with our portfolio.”

After, first of all, paying tribute to Logistec's long-standing contribution to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, he stated: “A major part of our go-forward strategy is to continue to expand our footprint in this entire region and to also offer up new, innovative solutions and services to further grow upon the 50M tonnes of cargo handled across the portfolio.”

Logistec's vast network comprises 3,900 employees in 90 terminals in 60 ports. “With increased frequency, we will offer our enterprise customers multi-port service offerings that leverage both our scale and to also expand into new regions,” Mr. Pierce indicated.

Also making individual presentations in the afternoon session were Peter Xotta, President and CEO of the Vancouver Port Authority; Jean-Jacques Ruest, Strategic Advisor and former chief executive of CN Rail; and Mark Hemmes, President of Quorum Corporation, which monitors Canada's grain-handling and transportation system.

The afternoon speakers subsequently convened for a panel discussion moderated by Kaity Arsoniadis, Senior Policy Advisor of the Shipping Federation. Subjects ranged from reforming existing cabotage laws to the vital need of establishing strategies for supply chain reliability and gaining the trust of importers and exporters by providing “the most effective ways of moving trade.” 

Une dimension autochtone

Une conférencière spéciale a pris la parole au déjeuner: Jody Wilson-Raybould, ancienne ministre de la Justice et procureure générale, et auteure du livre *True Reconciliation, How to be a Force for Change*. S'exprimant avec passion, elle a exhorté les participants à jouer un rôle actif dans la réconciliation entre Autochtones et non-Autochtones. Ensuite, Steve Bonspiel et Herb Rice, de l'équipe du projet Sharing Our Stories, ont présenté un exposé expliquant les efforts déployés pour préserver la culture autochtone à Kahnawake, sur la rive de la Voie maritime du Saint-Laurent près de Montréal. 



First Nations dimension

The keynote luncheon speaker was Jody Wilson-Raybould, former Minister of Justice and Attorney General and author of the book *True Reconciliation – How to be a Force for Change*. In an impassioned speech, she strongly urged the attendees to play an active role in reconciling indigenous and non-indigenous peoples. This was followed by a presentation by Steve Bonspiel and Herb Rice of the Sharing Our Stories team. They detailed their efforts to preserve indigenous culture in Kahnawake on the edge of the St. Lawrence Seaway near Montreal. 



YOUR MARINE
CARRIER OF CHOICE.™

Moving the World Forward, Sustainably.

The marine transportation mode plays a pivotal role in transitioning North America to a lower carbon future.

Through collaborative efforts with industry partners and government at all levels, our objective is to find tailored solutions that leverage the distinct benefits of Great Lakes short sea shipping.



4.4/5

Green Marine
Score (2023)



40%

Reduction
in Carbon
Intensity¹



76%

GHG
Reduction by
using Biofuel²



11

Equinox Class
Vessels



17

Vessels on
Order or Under
Construction



Learn more at algonet.com

¹On average, on Equinox Class vessels

²Based on life cycle analysis of biofuel vs. marine diesel across a 5-vessel trial in 2023



@gomacentral



Julie Gedeon

GREEN HORIZONS ÉCHOS VERTS



L'Alliance verte et son message à l'échelle internationale

L'Alliance verte se prépare à accueillir son 500^e membre en Amérique du Nord. L'organisation a aussi annoncé récemment une structure internationale qui chapeautera ses composantes nord-américaines et européennes, ainsi qu'une expansion dans d'autres régions.

Au moment de la création de l'Alliance verte internationale, Green Marine Europe, établie quatre ans plus tôt, a déjà acquis de solides assises auprès des armateurs européens et recrute des chantiers navals. Le programme européen est issu d'un partenariat entre l'Alliance verte et la Surfrider Foundation Europe. Surfrider est une organisation populaire vouée à la protection des océans. Elle avait sollicité l'Alliance verte après avoir examiné des programmes d'intendance environnementale du monde entier et déterminé que ce modèle était le meilleur.

Green Marine spreading its wings – and message – internationally

Green Marine is close to welcoming its 500th member in North America. The organization also recently announced an international structure to oversee its North American and European components, as well as expansion into other regions.

The creation of Green Marine International comes as Green Marine Europe has established a solid foothold among European ship owners and is signing up shipyards four years after its launch. The European program was created through a licensing partnership between Green Marine and the Surfrider Foundation Europe. A grassroots organization committed to protecting oceans, Surfrider had sought out Green Marine after surveying environmental stewardship programs globally and determining this model was best.



©GREEN MARINE

As illustrated by the record attendance in Halifax at the 2024 GreenTech conference in June, Green Marine has expanded significantly since its creation in Québec City in 2007.

La participation record au colloque GreenTech 2024, en juin à Halifax, démontre le remarquable essor qu'a pris l'Alliance verte depuis sa fondation en 2007 à Québec.



©GREEN MARINE

The Green Marine team, from left to right : Eleanor Kirtley, Senior Program Manager; Manon Lanthier, Communications Manager; David Bolduc, President and CEO; Allison Ryan, Program Manager; Brittney Blokker, Program Manager; and Véronique Trudeau, Program Manager. Missing from the picture, Julie Turmel, Communications officer.

L'équipe de l'Alliance verte, de gauche à droite : Eleanor Kirtley, Directrice principale du programme; Manon Lanthier, Directrice des communications; David Bolduc Président-directeur général; Allison Ryan, Directrice de programme; Brittney Blokker, Directrice de programme; et Véronique Trudeau, Directrice de programme. Absente de la photo, Julie Turmel, Chargée des communications.

Full disclosure: I've been writing for and about Green Marine since its inception in 2007. I consider it's essential to communicate what can and is being done by innovative enterprises of their own accord with the hope that others will see the value and follow suit.

Green Marine has always had as its mission to encourage its participants – ship owners, port authorities, terminal operators, and shipyard managers – to work towards discernable environmental improvements beyond regulations.

Why has a program initiated in the St. Lawrence and Great Lakes region to address the scientific concern and then public outcry about invasive species arriving through ballast water gained traction internationally and continues to do so?

Gentle persuasion

David Bolduc, Green Marine's president and CEO, and his team are infinitely patient in explaining the program to potential members, but they let its merits largely speak for themselves. The program gives maritime enterprises – regardless of type, size, resources, or location (within

Par souci de transparence, je précise que j'écris pour le compte et au sujet de l'Alliance verte depuis sa naissance en 2007. Je considère qu'il est essentiel de faire savoir ce qui peut être fait et ce qui est fait par des entreprises innovatrices de leur propre initiative, dans l'espoir que d'autres en verront l'intérêt et emboîteront le pas.

L'Alliance verte a toujours eu pour mission d'encourager ses participants – armateurs, administrations portuaires, exploitants de terminaux et exploitants de chantiers navals – à travailler pour assurer des améliorations environnementales discernables au-delà de ce qu'exige la réglementation.

Pourquoi est-ce qu'un programme lancé dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, en réponse aux inquiétudes des scientifiques puis du public au sujet d'espèces envahissantes arrivant dans l'eau de ballast des navires, en est-il venu à susciter un intérêt à l'échelle internationale?

Convaincre en douceur

David Bolduc, PDG de l'Alliance verte, et son équipe font preuve d'une patience infinie en expliquant le programme aux membres potentiels, mais sans plus: ils comptent sur ses mérites pour convaincre. Le programme donne aux entre-

OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.



CANADA STEAMSHIP LINES

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



North America, Europe and Australia so far) – a step-by-step process for benchmarking the environmental impacts prioritized by the participating maritime industry and subsequently making improvements. While the program has extensive criteria, the five-level performance scale provides a detailed framework to easily relate progress.

No resting on laurels

The program is voluntary, but certification requires participants to achieve Level 2 – best practices – for at least one of their applicable performance indicators within the first year of joining. Participants must then demonstrate a one-level improvement in at least one performance indicator annually until Level 2 is achieved for all their applicable indicators. And even if a participant were content to stay at that Level 2, the bar isn't fixed. The program continually evolves to ensure that criteria for each level is significantly demanding beyond regulations. The program has also expanded the performance indicators over the years, going from air, water and soil priorities to encompassing other challenges, such as aquatic ecosystems to protect and promote biodiversity, and community relations to improve social licence.

Grassroots momentum

The organization is governed by industry representatives. Additions to the program are typically suggested by participating members that want to pool Green Marine's network of experts to figure out how to deal with an environmental challenge in general or within a specific region. By calling upon representative participants, as well as some of the organization's more than 100 supporters from academic, environmental and governmental organizations, Green Marine determines through working and advisory committees the verifiable actions that can be taken. Its adaptable thinktank has tackled some huge challenges, such as mapping out the necessary steps to achieve decarbonization ahead of the International Maritime Organization's timeline. And calling on social scientists to determine how to assess improvements in community relations.

Legitimacy

The independent verification process that participants must each undergo every second year makes sure they keep careful documentation of everything they do as proof of the level they submit in their annual self-evaluations. The verifiers also conduct site visits as part of their review.

A change in culture

When I started writing about maritime transportation, the industry was incredibly tight-lipped. Green Marine came about through the realization by some key industry members that being closed off would no longer work, especially with some calling for the Seaway's closure until the invasive species matter was solved. The program gave its participants – and a significant portion of the Canada-U.S. maritime industry – a way to consistently relate progress on specific environmental priorities without that process being unwieldy. As participants became familiar with the

prises maritimes – quels que soient leur type, leur taille, leurs ressources ou leur emplacement (en Amérique du Nord, en Europe et en Australie jusqu'à présent) – un processus pour étalonner les impacts environnementaux qu'elles priorisent et s'attachent à réduire. Il comporte des critères détaillés, mais son échelle à cinq niveaux permet de situer aisément les progrès réalisés.

Pas de repos sur ses lauriers

Le programme est volontaire, mais la certification exige des participants qu'ils atteignent dès leur première année le niveau 2 – pratiques exemplaires – pour au moins un de leurs indicateurs de performance. Les participants doivent ensuite progresser chaque année d'un niveau pour au moins un de leurs indicateurs, jusqu'à ce qu'ils atteignent le niveau 2 pour tous leurs indicateurs. Et même si un participant voulait se contenter de rester au niveau 2, il devrait continuer de progresser. Le programme évolue constamment de sorte que les critères de chaque niveau demandent un réel effort au-delà des exigences réglementaires. Le programme a également ajouté des indicateurs de performance au fil des ans, passant des priorités concernant l'air, l'eau et le sol à d'autres défis, comme les écosystèmes aquatiques pour protéger et promouvoir la biodiversité, et les relations avec les communautés pour améliorer le contrat social.

Mobilisation de fond

L'organisation est gouvernée par des représentants de l'industrie. Les ajouts au programme sont habituellement suggérés par les membres, dans une volonté de mettre à contribution le réseau d'experts de l'Alliance verte afin de déterminer comment relever un défi environnemental général ou propre à une région donnée. En faisant appel à des participants représentatifs ainsi qu'à certaines de la bonne centaine d'organisations scientifiques, environnementales et gouvernementales qui l'appuient, des comités de travail et comités consultatifs de l'Alliance verte déterminent les mesures vérifiables qui peuvent être prises. Ce mécanisme adaptable de réflexion s'est attaqué à d'énormes défis, par exemple établir les étapes nécessaires pour réaliser la décarbonisation plus rapidement que ne le prévoit l'échéancier de l'Organisation maritime internationale. Ou encore, des spécialistes en sciences sociales ont déterminé des moyens d'évaluer les améliorations dans les relations avec les communautés.

Légitimité

Le processus de vérification indépendante auquel les participants doivent se soumettre tous les deux ans exige qu'ils conservent une documentation soignée de tout ce qu'ils font, comme preuve du niveau qu'ils déclarent dans leurs auto-évaluations annuelles. Les vérificateurs effectuent des visites sur place dans le cadre de leur examen.

Changement de culture

Quand j'ai commencé à écrire au sujet du transport maritime, l'industrie était particulièrement réticente à s'exprimer. L'Alliance verte est née du fait que certains membres clés de l'industrie ont compris que l'isolement ne convenait plus, surtout au moment où certains voulaient fermer la Voie maritime

jusqu'à ce que le problème des espèces envahissantes soit réglé. Le programme a donné à ses participants – et à une importante partie de l'industrie maritime du Canada et des États-Unis – un moyen de communiquer les progrès réalisés sur des priorités environnementales précises, sans que le processus soit complexe. À mesure que les participants ont appris à connaître le programme, leurs priorités de gestion ont évolué. Avant, ils étaient rares à avoir un gestionnaire des questions environnementales. Aujourd'hui, ils sont nombreux, certains ayant même des vice-présidents chargés de la durabilité.

Camaraderie

Les participants font volontiers part de leurs réussites et de leurs échecs à la conférence annuelle de l'Alliance verte. Au colloque GreenTech, l'enthousiasme règne parmi les participants réunis pour découvrir ce que font les autres ainsi que les résultats des plus récentes recherches scientifiques. À l'édition de juin dernier à Halifax, il y avait plus de 345 participants, un nombre record. Bon nombre de délégués y reviennent toujours sans faute, mais l'Alliance verte tient chaque année GreenTech dans un lieu différent pour encourager la venue de nouveaux participants.

Résultats éprouvés

Même si l'adhésion à l'Alliance verte exige un engagement financier et énormément de travail, la plupart des participants restent fidèles au programme. Il est démontré que les participants à long terme améliorent leur performance environnementale en moyenne de 10 % par année.

Bon pour les affaires

S'il est une chose que j'entends souvent en discutant avec les participants, c'est qu'en étant plus consciente de l'environnement, leur entreprise a souvent réalisé des économies, que ce soit en réduisant les coûts en carburant, en minimisant les emballages ou d'une multitude d'autres façons. L'investissement initial est souvent conséquent, mais il est rentable à long terme. **M**

program, their managerial priorities changed. Very few had an environmental manager when the program started out. Now many do, with some even appointing vice presidents to sustainability.

Camaraderie

Participants readily share their successes and setbacks at Green Marine's annual conference. There's excitement at GreenTech as people gather to learn what everyone else is doing, as well as some of the latest scientific research. Indeed, this past June's conference in Halifax had a record attendance of more than 345 people. While a good number of delegates return without fail, Green Marine changes GreenTech's location annually to encourage new people to check out the conference.

Proven results

Even though Green Marine involves a financial commitment and substantial amount of work, most of the participants that join the program stick with it. Those participating over the long term have been shown to improve their environmental performance annually by 10 per cent on average.

Good business

If there's one thing that I have heard often in speaking with participants it's how being more environmentally conscious has often saved their enterprise money, whether it's by reducing fuel costs, minimizing packaging, or in a myriad of other ways. Yes, the upfront investment is often significant, but it pays off in the long run. **M**

There is a wide consensus among Industry stakeholders that being more environmentally focussed can pay big dividends for the bottom line.

Les acteurs de l'industrie s'entendent largement sur les dividendes considérables que peut rapporter une plus grande conscience environnementale.



©DREAMSTIME



Tom Peters

ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE



Captain Allan Gray's five years at the helm The Port of Halifax has enhanced its competitiveness

After a five-year stint as President and CEO of the Halifax Port Authority (HPA) since November 2019, Capt. Allan Gray is headed back "down under" to his home in Australia.

Mr. Gray is leaving for personal reasons and says after 40 years in the industry, with 20 years at sea and 20 years in marine management, his wife tells him "it's time to have some fun."

Les cinq ans du capitaine Allan Gray à la barre Le Port d'Halifax a renforcé sa compétitivité

Après un mandat de cinq ans en tant que président et chef de la direction de l'Administration portuaire d'Halifax (APH), soit depuis novembre 2019, le capitaine Allan Gray va partir aux antipodes, chez lui en Australie.

Il part pour des raisons personnelles. Après 40 ans dans l'industrie, dont 20 années en mer et 20 dans l'administration maritime, son épouse le presse: «Il est temps de s'amuser.»



© HPA

L'affable M. Gray, dont le fort accent australien était immédiatement reconnaissable au cours des discussions portuaires et pendant les conférences, a laissé sa marque au Port et à Halifax.

Il dit que son séjour a été formidable, même si deux années de COVID ont posé un défi de plus dans l'exercice de ses fonctions à l'APH.

M. Gray est venu à Halifax décidé à reconstruire les relations au sein même du Port et avec la communauté. Il n'avait pas de liste particulière de projets, mais plutôt un plan général sur la façon d'aborder les choses. «Je voulais planifier [le détail] davantage en collaboration, dit-il. Ainsi, ce que nous avons fait a été axé sur cette approche, recons-truire avec les parties prenantes, reconstruire avec la communauté et avec les Premières Nations.»

Dans notre entrevue, la conversation a tourné autour de mots comme coopération, collaboration, innovations, plaques tournantes, données, durabilité, intégration et optimisation, autant de notions faisant partie de ses nombreux projets.

Accueillir de nouvelles technologies

Son mandat a constamment fait place à l'innovation et à l'adoption de nouvelles technologies. Il y a eu un centre d'exploitation en commun (Joint Operations Centre [JOC]), un centre d'opérations portuaires (Port Operations Centre [OP-CEN]) et le développement du projet «PIER», le tout axé sur l'innovation et le développement du lieu de travail.

Le JOC est décrit comme une collaboration entre l'APH, l'exploitant de terminaux PSA et le CN, visant à améliorer la logistique de la chaîne d'approvisionnement. L'OPCEN est une centrale veillant au bon déroulement de l'ensemble des activités portuaires, amenant des améliorations de la chaîne d'approvisionnement en facilitant la communication, en fournissant des informations en temps réel et en assurant une démarche de résolution de problème unifiée entre les acteurs dans l'exploitation du Port.

Le PIER (Port Innovation, Engagement et Recherche), que M. Gray considère comme son legs matériel à Halifax, a été fondé par l'APH et ses partenaires. «[C'est] la première centrale collaborative du Canada vouée au transport maritime et à la chaîne d'approvisionnement et la logistique connexes, indique l'APH. Au PIER, les partenaires collaborent à la création, à la mise à l'essai et à l'accélération de solutions profitant aux opérations portuaires, aux chaînes d'approvisionnement, à l'économie du Canada, à l'environnement et à la communauté locale.»

M. Gray estime que le PIER, parmi tous les projets qu'il a lancés pendant son mandat, est celui qui a eu le plus grand effet.

Relations avec la communauté

Sur le thème de la communauté, M. Gray a créé un comité de liaison avec les citoyens. Le comité est devenu une excellente source de rétroaction. L'activité One Port City Day a donné une nouvelle dimension aux relations avec la communauté. Elle attire des milliers de visiteurs au Port, où ils peuvent découvrir des possibilités qui s'offrent à eux, directement et indirectement.

Le rayonnement communautaire s'est aussi étendu aux Premières Nations. Il a mené à un rapprochement prenant diverses formes, dit M. Gray.

The affable Mr. Gray, whose thick Aussie accent has been very recognizable during port discussions and speaking engagements, has left his own mark on the port and Halifax.

He described his stay as “great” although two years of Covid put an “extra challenge” in his HPA duties.

Mr. Gray came to Halifax with the plan to rebuild relationships within the port and community. He didn't have any particular road map of projects but more a road map of “how I wanted to tackle” things and “make more collaborative planning was where I wanted to target. So the things I have been doing have been centred around that policy position, rebuilding with stakeholders, rebuilding with community and First Nations.”

In our interview, the conversation centred around words such as cooperation, collaboration, innovation, hubs, data, sustainability, integration and optimization, all found somewhere in his many projects.

Embracing new technology

Innovation and the introduction of new technology played an ongoing part in his tenure. Included in that was a Joint Operations Centre (JOC), a Port Operations Centre (OPCEN), plus the development of The PIER, which was all around innovation and workplace development.

The JOC is described as a collaboration between the HPA, terminal operator PSA and CN, targeting supply chain logistics improvements. The OPCEN serves as a central hub overseeing all port activities, driving supply chain improvements by streamlining communication, providing real-time updates and ensuring a unified approach to problem-solving by the port's operating stakeholders.

The PIER (Centre for Port Innovation, Planning and Research), which Mr. Gray thinks of as his physical legacy in Halifax, was founded by the HPA and its partners as “Canada's first collaborative hub dedicated to maritime transportation, supply chain and logistics. At The PIER, partners co-create, test and accelerate solutions benefiting port operations, supply chains, Canada's economy, the environment and the local community,” says the HPA.

Mr. Gray says The PIER, among all the other projects he initiated during his term, “is the one that has given me more bang for the buck.”

Community outreach

Following on a community theme, Mr. Gray initiated a citizen liaison committee, which has become a great sounding board. An extension to the community outreach has been the port's One Port City Day which attracts thousands to the port to learn about opportunities at the port both directly and indirectly.

The community outreach has further spread to First Nations where the conversation has led to First Nations' involvement in various ways, said Gray.

The CEO's five years hasn't been without some controversy. There was some quiet discussion in the marine community around the HPA's decision to lease both container terminals to PSA.

Would that decision impact competition for shipping lines at the port?

Mr. Gray argued that Halifax, with its approximately 600,000 TEU (twenty foot equivalent units) annual volume, is not high enough for two competitors and left the competitors “clawing away” at each other’s margins. “So the real competition is New York where Canadian cargo is going through New York.”

Mr. Gray said the idea is to have Midwest cargo brought through Halifax and to do that you need investment. PSA made the commitment to invest in the port and infrastructure “and that is why we gave them the lease over both terminals.”

Of course, there has always been the discussion around will Halifax ever hit the 1 million TEU mark.

One of the port’s challenges is it is not a destination port and often referred to as a discretionary port.

Mr. Gray feels Halifax could eventually reach that 1 million target but it needs to “maintain our competitiveness over New York, which includes much lower container dwell times, good labour, our green house gas emissions are better and we are more agile than New York.”

Atlantic Gateway’s strategic strengths

Halifax’s deep water and unobstructed Atlantic Hub terminal is also a strategic advantage where the port can handle the largest container ships coming to the East Coast, which could be a boost to Halifax if New York winds up with port congestion.

Mr. Gray feels there could also be opportunities in transshipment.

Overall, Mr. Gray’s stay in Halifax has been substantial. One highly-placed source in the local marine industry described his work as “very progressive.”

A second source said: “Capt. Gray has done a good job in advancing his “One Port City” vision for the Port of Halifax. Infrastructure improvements at Atlantic Hub and other parts of the port, combined with the investment by PSA Halifax and improved rail service will provide the capacity needed to be successful as Canada’s Atlantic Gateway.”

Even though cargo is the port’s big revenue draw, Mr. Gray also leaves both healthy cruise and real estate businesses.

Does he think he is leaving the Port of Halifax a better place? “I believe so. We are much more transparent and more open to the community,” he said. “The port started to grow a bit quickly,” and with proper adjustments there was improvement in systems.

Mr. Gray points out the port has much more control and oversight of operations working with stakeholders to improve supply chain performance. “So, yes, I believe the port is in stronger position.”



Les cinq années de M. Gray n’ont pas été exemptes de controverse. La décision de l’APH de louer les deux terminaux à conteneurs à PSA a suscité des discussions au sein du milieu maritime.

Est-ce que cette décision affecterait la concurrence pour les lignes de navigation au Port? M. Gray a fait valoir qu’Halifax, avec ses quelque 600 000 EVP (équivalents vingt pieds) par année, n’a pas un volume suffisant pour deux concurrents sans qu’ils ne grugent réciproquement leurs marges bénéficiaires. «La vraie concurrence est à New York. Des cargaisons canadiennes passent par New York.»

Pour M. Gray, le but est d’avoir le fret du Midwest américain qui passe par Halifax, et pour y arriver, il faut investir. PSA s’est engagé à investir dans le Port et dans l’infrastructure, «et c’est pourquoi nous leur avons accordé la location des deux terminaux».

Évidemment, il y a toujours eu des discussions sur la possibilité qu’Halifax atteigne un jour le seuil de 1 million d’EVP.

Un des grands défis pour Halifax est qu’il n’est pas un port de destination, et est souvent considéré comme un port «discrétionnaire».

M. Gray croit qu’Halifax atteindra la cible de 1 million, mais il doit «maintenir sa compétitivité par rapport à New York, c’est-à-dire ses temps de séjour des conteneurs bien plus courts, ses bons travailleurs, ses émissions de gaz à effet de serre plus basses et sa plus grande agilité».

Les atouts stratégiques de Porte de l’Atlantique

Halifax a aussi un avantage stratégique avec son eau profonde et l’accessibilité du terminal Atlantic Hub. Le Port peut recevoir les plus grands porte-conteneurs venant sur la côte Est, ce qui pourrait le favoriser si New York venait à souffrir de congestion portuaire. M. Gray estime qu’il pourrait aussi y avoir des débouchés dans le transbordement.

Dans l’ensemble, le séjour de M. Gray à Halifax a produit un effet substantiel. Un éminent représentant du secteur maritime local a qualifié son travail de «très progressiste». Une autre source a fait ce commentaire: «Le capitaine Gray a fait du bon travail en mettant de l’avant sa vision “One Port City” pour le Port d’Halifax. Les améliorations de l’infrastructure au terminal Atlantic Hub et dans d’autres parties du Port, combinées à l’investissement de PSA Halifax et au service ferroviaire amélioré, fourniront la capacité voulue pour faire du Port la Porte de l’Atlantique du Canada.»

Même si le fret est la plus grande source de revenu du Port, M. Gray quitte son poste en laissant les secteurs des croisières et de l’immobilier en bonne santé.

Pense-t-il qu’il quitte le Port d’Halifax en meilleure posture qu’à son arrivée? «Je pense que oui. Nous sommes beaucoup plus transparents et plus ouverts à la communauté, dit-il. Le Port a commencé à se développer un peu rapidement.» Et avec des ajustements opportuns, il y a eu une amélioration dans les systèmes.

M. Gray fait remarquer que le Port a bien davantage de contrôle et peut mieux superviser les opérations, en travaillant avec les parties prenantes pour améliorer l’efficacité de la chaîne d’approvisionnement. «Donc oui, je crois que le Port est en meilleure posture!»





Colin Laughlan

PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE



Le rôle exemplaire du Canada dans la reconstruction du réseau de transport ukrainien

Nous ne parlerions normalement pas de l'Ukraine dans cette chronique, sauf peut-être le jour où le pays ravagé verrait acceptée sa demande d'adhésion à l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste. De fait, si cet événement désirable mais lointain se produisait, il serait très certainement abordé ici. Entre-temps, le rôle que joue le Canada dans la planification du rétablissement et de la reconstruction du réseau de transport saccagé de l'Ukraine prend une tournure intéressante. Comme le rapportait au printemps le *Maritime Magazine* dans la chronique «Échos d'Europe» de notre corres-

Exemplary Canadian role in Ukraine transportation reconstruction

A story about Ukraine normally wouldn't find its way into this column, except perhaps when the ravaged country is successful in its bid to join the Comprehensive and Progressive Trans-Pacific Partnership – and if that desirable though somewhat distant event should eventually take place, it will most certainly be covered here. In the meantime, there's an intriguing story that arises out of Canada's role in planning the recovery and reconstruction of Ukraine's battered transportation system. As heralded in this spring's issue of *Maritime Magazine* with a report from

Canada was a co-lead of the special transport group on Ukraine (GIG4U) that staged an International Transport Forum summit in Leipzig, Germany.

Le Canada a assumé la codirection du groupe se penchant sur le transport en Ukraine (GIG4U), qui a organisé un forum international des transports à Leipzig (Allemagne).



our Europe Horizons correspondent Nick Savvides, Canada took part as co-lead of the Common Interest Group for Transport in Ukraine (CIG4U) at the OECD's International Transport Forum (ITF) summit held in Leipzig, Germany, this past May. Notably, Canada was one of the four founding members of the CIG4U, along with Sweden, Lithuania and Ukraine at the largely EU ministerial level meeting – and also by good fortune, your Pacific Horizons scribe was the only Canadian journalist on the scene, thanks to being a privileged guest reporter at the invitation of the Paris-based Organization for Economic Cooperation and Development (OECD).

So, it was the answer to my simple question posed there to Transport Canada Deputy Minister, Arun Thangaraj, that will be of interest here, particularly for Canadian businesses: What was Canada's motivation for its involvement in this effort? To be sure, Mr. Thangaraj's eloquent reply in front of the European audience did Canada proud, citing the historical contributions Ukrainians have made in Canada's development, as well as our recent welcoming of war-displaced Ukrainian citizens.

As summed up by Mr. Thangaraj at the Leipzig session, "Canada is a good friend to Ukraine, so we respond in any way we can." And one of those ways was exactly what the Forum wanted to hear: how a nation can be built and unified on a rail transportation system. Mr. Thangaraj told the audience, "Canada brings to bear a lot of expertise in rail and logistics as most of our exports are done through rail on port infrastructure."

The ITF summit dealt with practical issues that must be considered, even in advance of any known end-date to the Russian invasion – and what that might eventually look like. However, it was more than just an overly calculating capitalist financial system looking to exploit a tragic situation.

The vital railway connection

Perhaps the most salient of concepts emerging among the participating governments was that Ukraine's railroad system must be re-gauged to integrate with the European system. The concomitant integration with the European economy, of course, might well be seen as part of the project's 'build back better' vision, bringing with it a huge boost in getting Ukraine's economy back on its feet, and a powerful lesson for its Russian aggressor.

According to the March 2024 publication of Ukraine's Rapid Damage and Needs Assessment, damaged assets include 8,400 km of motorways, highways, and other national roads, 83 railway bridges and 300 road bridges; thousands of kilometres of rail lines; as well as railway stations and airports. Total direct damage to the transportation sector was estimated at US\$34 billion - representing about 22% of total damage to buildings and infrastructure in Ukraine.

When back in Ottawa, Mr. Thangaraj shared with *Maritime Magazine* how Canada's history makes us a natural fit for our contribution. "Given the similarly vast geography of Canada and Ukraine, and Canada's experience managing a national freight rail network that is part of an integrated continental system. The Govern-

ment Nick Savvides, le Canada a assumé la codirection du groupe d'intérêt commun pour le transport en Ukraine (CIG4U) lors du Forum international des transports (FIT) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), en mai dernier à Leipzig (Allemagne). Fait à noter, le Canada était un des quatre membres fondateurs du CIG4U, avec la Suède, la Lituanie et l'Ukraine, à la rencontre réunissant essentiellement des représentants ministériels de l'Union européenne. Il se trouve aussi que votre correspondant des «Échos du Pacifique» était le seul journaliste canadien sur place, ayant eu l'honneur d'être désigné comme reporter invité par l'OCDE.

Ce qui nous intéressera surtout ici, en particulier les entreprises canadiennes, est la réponse à la simple question que j'y ai posée au sous-ministre de Transports Canada, Arun Thangaraj: qu'est-ce qui motive le Canada à s'associer à cet effort? Sans aucun doute, l'éloquente réponse donnée par M. Thangaraj devant les participants européens a fait honneur au Canada; il a en effet évoqué les contributions historiques des Ukrainiens au développement du Canada ainsi que l'accueil réservé par le Canada aux citoyens ukrainiens déplacés par la guerre.

Comme M. Thangaraj l'a résumé à Leipzig: «Le Canada est un bon ami de l'Ukraine, donc nous faisons tout ce que nous pouvons.» Or une des choses que peut le Canada répondre précisément à la volonté du FIT de favoriser le développement et l'unification de la nation autour d'un réseau de transport ferroviaire. «Le Canada apporte une grande expertise en matière de transport ferroviaire et de logistique, disait M. Thangaraj, puisque la plupart de nos exportations passent par le rail au sein de l'infrastructure portuaire.»

Le sommet du FIT a traité d'aspects pratiques qui doivent être examinés même sans savoir quand l'invasion russe pourrait prendre fin et quelle sera la situation à ce moment-là. Cependant, ce n'était pas simplement un système financier capitaliste excessivement spéculateur cherchant à exploiter une situation tragique.

Liaison ferroviaire vitale

Ce qui a peut-être le plus retenu l'attention des gouvernements participants est la nécessité de modifier l'écartement des voies du réseau ferroviaire ukrainien pour assurer l'intégration avec le réseau européen. L'intégration avec l'économie européenne ainsi facilitée peut être perçue comme un élément de la vision «reconstruire en mieux», donnant un énorme élan pour aider l'économie ukrainienne à se rétablir et une puissante leçon à l'agresseur russe.

Selon l'évaluation rapide des dommages subis et des besoins de l'Ukraine, réalisée en mars 2024, les actifs endommagés comprennent 8400 km d'autoroutes, grandes routes et autres routes nationales, 83 ponts ferroviaires et 300 ponts routiers, des milliers de kilomètres de voie ferrée ainsi que des gares ferroviaires et des aéroports. Au total, les dommages directs causés dans le secteur des transports s'élèvent à 34 milliards de dollars américains, ce qui représente environ 22 % des dommages à des immeubles et à l'infrastructure de l'Ukraine.

De retour à Ottawa, en discussion avec le *Maritime Magazine*, M. Thangaraj a soutenu que l'histoire du Canada nous prédispose naturellement à apporter notre con-



©DR

Transport Canada Deputy Minister Arun Thangaraj stressed that Canada offers considerable expertise in rail and logistics to the CIG4U.

Le sous-ministre des Transports du Canada, Arun Thangaraj, a insisté sur l'expertise en matière ferroviaire et logistique que le Canada offre au CIG4U.

tribution: «Il y a la grande étendue géographique commune au Canada et à l'Ukraine, et il y a l'expérience du Canada dans la gestion d'un réseau national de fret ferroviaire qui fait partie d'un réseau continental intégré. Le gouvernement du Canada comprend l'importance vitale du transport pour les chaînes d'approvisionnement essentielles.»

Effectivement, une étude du FIT déjà financée par le gouvernement du Canada définit des livrables de projets en Ukraine dont on dirait qu'ils ont été pigés directement dans le programme actuel du nouveau Bureau national de la chaîne d'approvisionnement du Canada (ils ne l'ont pas été!). Parmi les objectifs, une attention doit être portée aux points de pression risquant de perturber les chaînes d'approvisionnement, aux dommages subis par l'infrastructure, aux nouveaux risques pour la sécurité, aux changements dans les courants du commerce et à l'évolution de la demande, le tout pour aider à formuler des recommandations.

En ce qui concerne les implications possibles pour le secteur canadien des transports, M. Thangaraj a indiqué: «Il est trop tôt pour considérer les retombées économiques potentielles pour les entreprises canadiennes et pour le Canada. Si le FIT demandait une expertise externe à l'appui de ses travaux de recherche, le Canada s'empresserait de proposer nos conseillers experts, tant internes qu'externes, pour ces projets.»

Selon la plus récente évaluation de la Banque mondiale, le coût total de reconstruction et de rétablissement du réseau de transport ukrainien s'élèverait à 74 milliards de dollars américains, soit une fraction des 486 milliards de dollars que coûterait la reconstruction totale du pays au cours de la prochaine décennie. Ces chiffres datent de la fin de 2023, et sont en hausse par rapport aux 411 milliards de dollars d'un an plus tôt – or la guerre fait toujours rage... **M**

ment of Canada understands the critical importance of transportation in supporting essential supply chains.”

Indeed, adding another almost uncanny dimension to the project, an ITF study already funded by the Government of Canada finds key project deliverables in Ukraine that look as if they were lifted right out of the current agenda for Canada's new National Supply Chain Office (They weren't!). Objectives include attention needing to be paid to “pressure points in supply chain disruption, damage to infrastructure, new security risks, changes in trade patterns, and shifts in demand to help shape recommendations.”

For what this might mean to Canada's transportation sector, “it is too early to speak to the potential economic benefit to Canadian businesses and to Canada,” Mr. Thangaraj said. “Should the ITF request external expertise to support its research, Canada will be keen to connect our expert advisors, both in-house and external, with those projects.”

The World Bank's most recent estimate for the total cost of reconstruction and recovery of Ukraine's transportation system is US\$74 billion, a fraction of the estimated US\$486-billion costs for the country's total reconstruction over the next decade. These figures are for the end of 2023, up from US\$411 billion one year earlier – and the war is still raging... **M**

MOTEUR DU COMMERCE
CANADIEN ET INTERNATIONAL



DRIVER OF CANADIAN AND
INTERNATIONAL TRADE

Maritime Magazine



FOR OVER
DEPUIS PLUS DE

29
YEARS/ANS

www.maritimemag.com



Nick Savvides

EUROPE HORIZONS ÉCHOS D'EUROPE



Des agents voyous profitent des gens de mer

Les dirigeants de la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) lancent une campagne pour débusquer les agents de recrutement voyous qui escroquent les gens de mer, en les privant de l'argent qui leur est dû et en les obligeant parfois à travailler dans des conditions qui nuisent à leur santé et entravent leur liberté.

Des agents d'équipage non autorisés travaillant main dans la main avec des agents autorisés convainquent des gens de mer de payer des milliers de dollars pour s'enrôler sur des navires qui n'existent pas ou qui appartiennent à des armateurs aux pratiques douteuses. Ou encore, dans certains cas, des gens de mer sont contraints de travailler dans des conditions effroyables, et ils peuvent être réduits à l'esclavage, voir leur passeport confisqué et être simplement inscrits dans un bassin de travailleurs.

Rahul, qui venait d'obtenir son certificat de mécanicien de 4e classe, a répondu à une annonce de recrutement de gens de mer parue dans un magazine maritime indien. Il a payé quelque 1900 \$ pour pouvoir travailler au service d'un exploitant chinois de navire frigorifique naviguant entre la Chine et la Thaïlande.

Quand il a reçu l'ordre de se rendre dans la cale à marchandises, on lui a remis une tenue de protection irrégulière et déchirée pour travailler par -30 °C. Il n'avait pourtant pas été engagé pour faire de la manutention de cargaison. En travaillant, il se déchirera un muscle de l'épaule, une blessure qui lui causa une douleur atroce.

Il n'y avait pas de matériel médical à bord, et Rahul a dû continuer de travailler jusqu'à ce qu'on lui accorde des soins médicaux des jours plus tard, en Chine.

Rahul a reçu des médicaments dont il dira qu'ils n'avaient aucun effet, mais il a été contraint de retourner au travail encore trois mois, souffrant constamment. «Je subissais un tel stress émotionnel, dit Rahul, sans paie et travaillant chaque jour dans la douleur. La souffrance émotionnelle et physique était énorme.»

L'ensemble de l'équipage du navire a refusé de retourner à bord en Thaïlande après que des marins chinois eurent agressé deux marins indonésiens dans le Port de Samut Sakhon. La police thaïlandaise a arrêté les agresseurs chi-

Rogue agents pose a threat to victimized seafarers

International Transport Workers Federation (ITF) leaders are launching a campaign to root out rogue crewing agents who are scamming seafarers, costing them money and sometimes their health and liberty.

Unlicensed crewing agents working "hand in glove" with licensed agents are fooling seafarers into handing over thousands of dollars to sign onto vessels that don't exist or are operated by substandard owners. Or, in some cases, they are forced to work under appalling conditions and can be enslaved, having their passports confiscated and placed into a labour pool.

One newly qualified class 4 engineer, Rahul responded to an advert for seafarers in an Indian maritime magazine. He paid an agent around \$1,900 in up front fees to work for a Chinese reefer ship operator, working between China and Thailand.

When the engineer was ordered into the cargo hold, he was handed substandard and torn protective gear, to work in -30degs C. Cargo handling was not what he was contracted to do, and he subsequently tore a shoulder muscle leaving him in excruciating pain.

With no medical supplies on board, Rahul was forced to continue working, until being allowed medical assistance days later in China.

Rahul was given medication, which he said had no effect, but was then forced to return to work for another three months, in continual pain: "I was under such emotional stress – no wages and daily work routine in pain – the emotional and physical level of suffering was great," said Rahul.

All the vessel's crew refused to rejoin the ship in Thailand after the Chinese crew had assaulted two Indonesian seafarers in the port of Samut Sakhon. Thai police arrested the Chinese assailants, with witnesses, Rahul and other crew members, required to remain in Thailand for the duration of the trial.

When he was finally repatriated, nine months after joining the vessel, it had transpired that the vessel owner had paid Rahul's wages to the unscrupulous agent, some \$800/month. He eventually received just four months in



©DREAMSTIME

Unscrupulous crewing agents are making false promises to unsuspecting future seafarers.

Des agents de recrutement sans scrupules font miroiter de fausses promesses à de futurs marins sans méfiance.

pay, leaving him short-changed by a little under \$5,000 in total.

ITF official Steve Trowsdale is concerned with the rise in crew members that have been duped into joining a ship, only to find the vessel is not in the designated country when they arrive.

One case saw a cadet assigned to a vessel he was to join in the UAE but was ordered to Iran on arrival in the emirate. When he reached the Islamic state his passport was confiscated and he was sent to one of three seafarers' camps.

"About 30 crew in each camp, could come and go from the grounds, but they were held until they were needed on a ship," explained Mr. Trowsdale, "He [the cadet] eventually paid \$500 to get his passport back and was allowed to go home after nine months, all unpaid."

According to the ITF these crew, mainly Ghanaians, Cameroonians and Indians, were often used for watchkeeping duties, "on a shitty Iranian ship" to just keep ticking it over.

nois, et les témoins, Rahul et d'autres membres de l'équipage, ont été tenus de rester en Thaïlande pendant la durée du procès.

Quand Rahul a finalement été rapatrié, neuf mois après s'être joint à l'équipage du navire, il est ressorti que l'armateur avait versé sa paie – de quelque 800 \$ par mois – à l'agent sans scrupules. Rahul a fini par recevoir seulement quatre mois de paie, perdant presque 5000 \$.

Steve Trowsdale, un responsable de la FIOT, se préoccupe de l'augmentation des cas où des membres d'équipage sont bernés, acceptant de s'embarquer sur un navire dans un pays donné et constatant une fois rendus sur place que le navire n'est pas dans ce pays. Par exemple, quand un cadet est arrivé aux Émirats arabes unis pour rejoindre le navire auquel il avait été affecté, il a reçu l'ordre de se rendre en Iran. Et en arrivant dans l'État islamique, son passeport a été confisqué et il a été envoyé dans un des trois camps de gens de mer.

«Il y avait à peu près 30 personnes dans chaque camp, qui pouvaient aller et venir, mais qui y étaient retenues jusqu'à ce qu'elles soient appelées sur un navire», explique M. Trowsdale. Le cadet a fini par payer 500 \$ pour récupérer son passeport et pouvoir rentrer chez lui après neuf mois, le tout sans être payé.

D'après la FIOT, ces gens de mer – principalement des Ghanéens, des Camerounais et des Indiens – étaient souvent recrutés pour exercer des fonctions de veille, comme les deux hommes envoyés sur un «minable navire iranien» simplement pour le maintenir en ordre de marche.

Les autorités indiennes interpellées au sujet des agents sans scrupules

«Ce n'est pas de l'emploi, c'est de la traite d'esclaves et c'est de l'endettement dans la servitude», dit M. Trowsdale.

La FIOT et l'*International Seafarers' Welfare and Assistance Network* (ISWAN) cherchent à rencontrer les autorités indiennes, la Direction générale du transport maritime, ainsi que les syndicats maritimes indiens pour élaborer une stratégie afin de lutter contre ces agents voyous actifs principalement dans le sous-continent, dans ce qui est un marché en plein essor pour les gens de mer.

Le directeur des opérations de l'ISWAN, Chirag Bahri, croit que les nouveaux marins ignorent que tous les agents enregistrés doivent détenir un permis, la Recruitment and Placement Services Licence (RPSL). Cela étant, ils sont vulnérables.

Le problème, selon M. Bahri, est que des fermiers veulent sortir leurs familles de la pauvreté et croient qu'en envoyant leurs enfants pour qu'ils deviennent des gens de mer qualifiés, ils pourront gagner plusieurs fois autant qu'en Inde et ainsi aider toute la famille. «Des agents sans scrupules vont dans les villages et leur disent qu'ils peuvent gagner des dollars, et leur font de fausses promesses», dit M. Bahri. Il croit d'ailleurs que «les agents enregistrés (possédant la RPSL) et des agents non enregistrés travaillent main dans la main, les agents non enregistrés ayant besoin des agents RPSL pour faire des affectations à un navire, et ils se partagent l'argent».

Le capitaine Daniel Joseph, sous-directeur de la Direction générale du transport maritime, confirme que le gouvernement reçoit de 500 à 600 plaintes par jour de gens de mer escroqués. «Nous faisons de notre mieux pour soutenir pleinement les gens de mer et faire en sorte qu'ils obtiennent le meilleur appui possible», dit le capitaine Joseph.

M. Trowsdale affirme cependant qu'il n'a jamais vu un agent de recrutement indien perdre son permis: «Les gens de mer rapportent des incidents à la police, mais on n'a jamais vu qu'ils réussissent à obtenir des résultats.» **M**

Discussions sought with Indian authorities on unscrupulous agents

“That isn't employment, that's slave trading and indebted servitude,” said Mr. Trowsdale.

The ITF and International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN) are actively seeking a meeting with Indian authorities, the Director General of Shipping (DGS), along with Indian maritime unions to develop a strategy to combat these rogue agents who operate mainly on the Subcontinent, in what is a booming seafarer market.

ISWAN's operations manager Chirag Bahri believes that new sailors are unaware of the Recruitment and Placement Services Licence (RPSL) that all regis-

tered agents must have and this leaves them vulnerable.

Mr. Bahri said the problem is that farmers want to lift families out of poverty and they believe by sending children to qualify as seafarers they can earn many times the wages in India that will help the entire family.

“Unscrupulous agents go to those villages and tell them they can earn dollars and make false promises,” said Mr. Bahri.

Even so, Mr. Bahri believes, “registered [RPSL accredited] and non-registered agents are working

hand in glove, the non-registered agents need the RPSL agents to assign a ship, so they share the money.”

Captain Daniel Joseph, deputy director of DGS confirms that government receives 500-600 complaints daily, from scammed seafarers.

Capt Joseph said: “We are doing our best to give full support to seafarers and ensure they get the best possible support.”

Mr. Trowsdale, however, said he has never seen an Indian crewing agent lose their licence. “Seafarers report incidents to the police, but that has never been seen as a success.” **M**

“Farmers want to lift families out of poverty and they believe by sending children to qualify as seafarers they can earn many times the wages in India that will help the entire family.”

Chirag Bahri

Operations manager, International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)

« Des fermiers veulent sortir leurs familles de la pauvreté et croient qu'en envoyant leurs enfants pour qu'ils deviennent des gens de mer qualifiés, ils pourront gagner plusieurs fois autant qu'en Inde et ainsi aider toute la famille. »

Chirag Bahri

Directeur des opérations de l'*International Seafarers' Welfare and Assistance Network* (ISWAN)



ARCTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ARCTIQUE

Carroll McCormick



A centuries-old Canadian tradition of recording biodiversity in the Arctic

How would you like to wake up to a wolf peeking into your tent, or hike up over a rise and surprise a polar bear? For Canadian Museum of Nature scientists collecting and contributing to our understanding of Arctic biodiversity, such moments are part of the job.

Traveling by boat, canoe, helicopter, and on foot, museum scientists frequently visit Canada's Arctic to collect plants, animals, seaweed, fossils and minerals. Their efforts add to holdings that currently number over 14.6 million specimens, some dating to the 1700's, from Canada and other parts of the world.

Some of the best specimens are displayed in the museum proper in Ottawa, but most are curated for scientific study in the museum's national collections and research facility in Gatineau, which includes the National Biodiversity Cryobank of Canada.

Le Canada étudie la biodiversité dans l'Arctique depuis des siècles

Est-ce que cela vous plairait, en vous réveillant, de voir un loup qui jette un coup d'œil dans votre tente? Ou bien, lors d'une randonnée, en arrivant au sommet d'une crête, de découvrir qu'il y a un ours polaire de l'autre côté? Pour les scientifiques du Musée canadien de la nature qui s'emploient à développer notre compréhension de la biodiversité de l'Arctique, de tels moments font partie du travail.

Se déplaçant en bateau, en canot, en hélicoptère et à pied, les chercheurs du Musée se rendent fréquemment dans l'Arctique canadien pour étudier les plantes, les animaux, les algues, les fossiles et les minéraux. Ils rapportent des échantillons qui s'ajoutent à la collection s'élevant actuellement à 14,6 millions de spécimens récoltés au Canada et dans d'autres parties du monde, certains datant des années 1700.

Des spécimens parmi les meilleurs sont en montre dans le Musée situé à Ottawa, mais la plupart sont conservés pour des



©CMN



Montage of images reflecting the extensive biodiversity research activities of the Canadian Museum of Nature from diving operations to laboratory collections of Arctic plants.

Montage illustrant l'étendue des travaux de recherche sur la biodiversité du Musée canadien de la nature, que ce soit dans des opérations de plongée ou par l'étude de collections de plantes arctiques en laboratoire.



©CMN

études scientifiques dans les installations de recherche et de collections du Musée à Gatineau, où se trouve la Cryobanque nationale canadienne de la biodiversité.

Le Musée public a ouvert ses portes à Ottawa en 1912, mais son histoire remonte à la création de la Commission géologique du Canada, en 1842.

Jeff Saarela, vice-président, Recherches et collections du Musée, me dit qu'on a répertorié moins de 400 espèces de plantes vasculaires – par exemple des fougères, des arbustes, des plantes à fleurs – dans les îles de l'Arctique canadien. Cependant, de nouvelles espèces continuent de s'ajouter à la liste, et on découvre de nouveaux endroits où des espèces répertoriées sont présentes.

Il y a aussi les plantes non vasculaires, comme les mousses et les algues. Les algues font l'objet de travaux de recherche pluriannuels entamés en 2022 autour de la localité de Cambridge Bay, au Nunavut. «Les algues de l'Arctique n'ont pas été énormément étudiées, dit M. Saarela. Avant, j'étais chercheur scientifique, un botaniste étudiant les plantes vasculaires. J'ai parcouru en tous sens le sud et l'ouest de l'île Victoria, ainsi que les bords de la rivière Coppermine. En 2018, j'ai étudié les plantes dans le parc territorial Sylvia Grinnell, près d'Iqaluit.»

Le rôle croissant des aînés inuits

Les Inuits jouent un rôle de plus en plus important dans le travail du Musée, indique M. Saarela: «Nous avons demandé à des aînés ce qu'ils savent au sujet des plantes, notamment en ce qui concerne leur utilisation médicinale. C'est important de combiner les connaissances autochtones et la démarche scientifique occidentale. Les scientifiques prennent conscience [du fait que leurs connaissances] sont une source incroyablement riche d'information qui peut bonifier nos connaissances.»

Les scientifiques aiment faire part aux gens du Nord des découvertes qu'ils font au cours de leurs expéditions: «Nous essayons toujours de présenter des exposés pour les membres des communautés, par exemple dans des cercles de partage ou même dans des aires de pique-nique.»

J'ai demandé à M. Saarela de m'aider à comprendre l'importance du travail du Musée. «À un niveau fondamental, dit-il, nous essayons de mieux comprendre le patrimoine naturel du Canada, étant entendu que toute vie a de la valeur.» Il explique qu'en cette période de changement climatique rapide, les collections du Musée, qui comprennent des échantillons de mêmes espèces récoltés au fil de plusieurs décennies, peuvent être étudiées pour discerner les effets et les implications du changement climatique – qui sont déjà en évidence dans l'Arctique.

«L'Arctique se réchauffe trois à quatre fois plus vite que le reste de la planète, souligne-t-il. Nous prévoyons que de plus en plus d'espèces du sud évolueront vers le nord, par exemple. Sur une période prolongée, nous avons tenté de comprendre les aires de répartition d'espèces indigènes. Telle espèce s'est-elle déplacée? Telle espèce a-t-elle jamais été vue dans une certaine région? Il y a des milliers d'espèces envahissantes [partout dans le monde]. Comprendre comment leurs aires changent peut renseigner sur la façon dont l'environnement change.»

«En comprenant les questions scientifiques de base, nous pouvons comprendre comment les choses évoluent avec le temps, résume Jeff Saarela. La biodiversité est en déclin rapide. L'humanité a besoin de biodiversité pour son existence.» 

The museum's public site opened its doors in 1912 in Ottawa, but the museum's roots are in the creation of the Geological Survey of Canada in 1842.

Dr. Jeff Saarela, the museum's Vice-President of Research and Collections, tells me that there are fewer than 400 recorded vascular species of plants in Canada's Arctic Islands; e.g., ferns, shrubs, and flowering plants, yet new species, or new records of existing species in specific areas, are still being discovered.

Non-vascular plants include mosses and seaweed, the latter of which has been the focus of a multi-year research effort that began in 2022 around Cambridge Bay, Nunavut. "Seaweed in the Arctic has not been studied a lot," Dr. Saarela says.

"Prior to my current role I was a research scientist - a botanist studying vascular plants. I've been all over the south and western parts of Victoria Island for example, as well as along the Coppermine River. Most recently, in 2018, I studied plants in the Sylvia Grinnell Territorial Park, just outside Iqaluit."

Rising role of Inuit Elders

Inuit are playing an increasingly important role in the museum's work, Dr. Saarela shares. "We have asked Elders to share what they know about the plants, such as their medicinal uses. It is a key component, blending Indigenous knowledge with the western-science approach. Scientists are now increasingly realising that [theirs] is an incredibly rich source of information that can enhance our knowledge."

The scientists enjoy sharing their expedition discoveries with Northerners. "We always try to give public presentations for community members, such as in sharing circles or even at picnic areas," Dr. Saarela says.

I asked Dr. Saarela to help me understand the importance of the museum's work. "At a fundamental level we are trying to better understand Canada's natural heritage – all life has value."

He continues to explain that in these times of rapid climate change, the museum's holdings, which include examples of the same species collected over many decades, can be studied to learn about the effects and implications of climate change - already in evidence in the Arctic.

"The Arctic is warming three to four times faster than the rest of the world. We expect to see more and more southern species marching northward for example. Over a long period of time, we have been trying to understand the ranges of native species," he says. "Has this species moved? Has this species ever been recorded in this area before? There are thousands of invasive species [around the world]. Understanding how ranges are shifting can provide information on how the environment is changing."

"By understanding the basic science questions, we can understand how things are changing over time. Biodiversity is declining at a great rate. Humanity relies on biodiversity for its existence." 



Welcome to Vancouver Island, one of the most captivating places in the world.

Bienvenue sur l'île de Vancouver, l'un des plus captivants au monde.

September 17 – 19, 2024
17 au 19 septembre, 2024



Hosted by | Port hôte :

Enjoy the 2024 Ports Canada conference in Port Alberni, British Columbia

Profitez de la conférence Ports Canada 2024 à Port Alberni, en Colombie-Britannique



Association of Canadian Port Authorities

Association des administrations portuaires canadiennes

www.portscanada.ca

Working smarter for building a resilient supply chain

Travailler plus intelligemment pour bâtir une chaîne d'approvisionnement résiliente

Daniel-Robert Gooch, President and CEO of the Association of Canadian Port Authorities, on left, and Zoran Knezevic, President and CEO of the Port Alberni Port Authority, are recently pictured together while preparing the annual ACPA conference in the picturesque port/city of Port Alberni on Vancouver Island.

Daniel-Robert Gooch, PDG de l'Association des administrations portuaires canadiennes, à gauche, et Zoran Knezevic, PDG de l'Administration portuaire de Port Alberni, préparent la conférence annuelle de l'AAPC. Elle se tiendra dans la pittoresque ville portuaire de Port Alberni, sur l'île de Vancouver.



©PAPA

Daniel-Robert Gooch

S'assurer que les chaînes d'approvisionnement du Canada sont résilientes et efficaces est une priorité absolue pour nos 17 ports sous réglementation fédérale. Les ports continuent de pivoter et de tirer des leçons des perturbations géopolitiques, des événements météorologiques extrêmes et même, à ce jour, des problèmes persistants de la pandémie mondiale de COVID-19 sur les chaînes d'approvisionnement. Collectivement, nos membres cherchent à faire en sorte que les marchandises circulent au profit de la vie quotidienne des Canadiens et contribuent à la croissance et à la prospérité de notre économie.

Depuis la création du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), le gouvernement du Canada a annoncé plus de 100 projets et engagé plus de 2,1 milliards de dollars pour soutenir des projets maritimes, aériens, ferroviaires et routiers. À ce jour, les membres des ports de l'AAPC et leurs partenaires ont reçu environ 1 milliard de dollars du FNCC.

En mai 2024, le ministre des Transports Rodriguez était au Port de Hamilton et d'Oshawa pour annoncer l'octroi de 51,2 millions de dollars à 19 projets d'infrastructure numérique dans le cadre du FNCC. C'est une excellente nouvelle pour nos six ports destinataires. Cela permettra à l'Administration portuaire Vancouver Fraser d'entreprendre son projet d'optimisation et de prévision de la porte d'entrée de Vancouver, à l'Administration portuaire d'Halifax de créer

Ensuring that Canada's supply chains are resilient and efficient is a top priority for our 17 federally regulated ports. Ports continue to pivot and learn from geopolitical disruptions, extreme weather events and even to this day, lingering issues of the global COVID-19 pandemic on supply chains. Collectively, our membership seeks to ensure that goods flow to benefit the daily lives of Canadians and contribute to our economy's growth and prosperity.

Since the creation of the National Trade Corridors Fund (NTCF), the Government of Canada has announced over 100 projects and committed more than \$2.1 billion supporting marine, air, rail, and road projects. To date, ACPA port members and their partners have received about \$1 billion from the NTCF.

In May 2024, Transport Minister Rodriguez was at the Port of Hamilton and Oshawa to announce \$51.2 million for 19 digital infrastructure projects under the NTCF. This is tremendous news for our six recipient ports. This will enable the Vancouver Fraser Port Authority to undertake their Vancouver Gateway Optimization and Forecasting project, the Halifax Port Authority will create a data integration hub, the Port of Montreal is taking on a port community system platform, the Port of Québec has a Maritime Port, Road and Rail project, there will be

a Prince Rupert Gateway Data Visualization Initiative and the Hamilton-Oshawa Port Authority will be busy with an intelligent vehicle management system.

These investments are critical to maintain and grow transportation infrastructure and to support industry-driven digitization of supply chains. Make no mistake the 'smart' supply chain is well on its way to becoming the new normal around the world and Canada should be no exception.

Automation and digitization

Advanced technologies are quickly reshaping the very core of logistics and port operations. Automated ports and warehouses, Artificial Intelligence, remote operation and self-learning machines are gaining their popularity in the supply chain process. Ports are on the front lines of trying new transport and logistic automation initiatives. Not to be left behind, our ports are looking at what they can do to transform sooner rather than later. Their ability to innovate will reduce costs and more importantly, make them more agile, competitive and responsive.

The need to have and share data

Marine data is still one of the greatest challenges facing Canadian supply chain management. Sadly, it has been for years. There is a particular urgency that the marine sector needs to get onboard the same data stream and better understand our country's supply chain inside and out, from start to finish. Data availability, consistency and quality are critical to the future optimization of port activities. Supply chain decision makers and managers need a reliable data landscape to function day-to-day, to react when situations need attention and to plan and forecast. If we had better data, we could identify the gaps, see what we lack and fix the 'weak' links in our supply chain. All facets of the supply chain could operate in real-time visibility.

With knowledge comes empowerment, with a reliable centralized dataset, imagine how our ports could work more effectively. We are encouraged by the work of the National Supply Chain Office as a convenor, to aggregate supply chain data to help inform operations, bolster productivity and attract global trade at Canadian ports.

Ports Canada 2024 at Port Alberni

Canada's port authority leadership and our industry partners will gather once again September 17 to 19, 2024 for the Ports Canada Conference in Port Alberni, BC.

The Federal Government *Outlook for Supply Chains, Marine Policy and Infrastructure Support* session promises to look at big developments for Canada's supply chains, with the National Supply Chain Office oper-

un centre d'intégration des données, au Port de Montréal de prendre en charge une plateforme de système communautaire portuaire, au Port de Québec de réaliser un projet de port maritime, routier et ferroviaire; il y aura une initiative de visualisation des données de la porte d'entrée de Prince Rupert et l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa sera occupée avec un système de gestion des véhicules intelligents.

Ces investissements sont essentiels pour maintenir et développer l'infrastructure de transport et pour soutenir la numérisation des chaînes d'approvisionnement axée sur l'industrie. Ne vous y trompez pas, la chaîne d'approvisionnement «intelligente» est en voie de devenir la nouvelle norme dans le monde, et le Canada ne devrait pas faire exception.

L'automatisation et la numérisation

Les technologies de pointe transforment rapidement le cœur même de la logistique et des opérations portuaires.

Les ports sont en première ligne pour essayer de nouvelles initiatives d'automatisation du transport et de la logistique. Pour ne pas être laissés pour compte, nos ports cherchent ce qu'ils peuvent faire pour se transformer le plus tôt possible. Leur capacité à innover réduira les coûts

et, plus important encore, les rendra plus agiles, compétitifs et réactifs.

Le besoin d'avoir et de partager des données

Les données maritimes demeurent l'un des plus grands défis auxquels fait face la gestion de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Malheureusement, c'est le cas depuis des années. Il est particulièrement urgent que le secteur maritime intègre le même flux de données et comprenne mieux la chaîne d'approvisionnement de notre pays, du début à la fin. La disponibilité, la cohérence et la qualité des données sont essentielles à l'optimisation future des activités portuaires. Si nous avons de meilleures données, nous pourrions identifier les lacunes, voir ce qui nous manque et corriger les maillons faibles de notre chaîne d'approvisionnement. Toutes les facettes de la chaîne d'approvisionnement pourraient fonctionner en visibilité temps réel.

Avec la connaissance vient l'autonomisation; avec un ensemble de données centralisées fiable, imaginez comment nos ports pourraient fonctionner plus efficacement. Nous sommes encouragés par le travail du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement en tant que rassembleur, qui regroupe des données sur la chaîne d'approvisionnement pour aider à éclairer les opérations, à stimuler la productivité et à attirer le commerce mondial dans les ports canadiens.

Ports Canada 2024 à Port Alberni

Les dirigeants des administrations portuaires du Canada et nos partenaires de l'industrie se réuniront de nouveau du 17 au 19 septembre 2024 pour la conférence de Ports Canada à Port Alberni, en Colombie-Britannique.

Ports are on the front lines
of trying new transport and logistic
automation initiatives.

Les ports sont en première ligne
pour essayer de nouvelles initiatives d'automatisation
du transport et de la logistique.



©PAPA

Port Alberni, at the head of the spectacular Alberni Inlet stretching some 60 km from the Pacific Ocean, where Canadian port and industry stakeholders will review and discuss key challenges ranging from supply chain demands, infrastructure requirements and port digitization and regulatory issues in a volatile global shipping and geopolitical environment.

Port Alberni, à la tête du spectaculaire inlet Alberni qui s'étend sur quelque 60 km à partir de l'océan Pacifique. Les acteurs du secteur canadien des ports et de l'industrie maritime s'y pencheront sur des enjeux vitaux allant des besoins de la chaîne d'approvisionnement aux besoins en infrastructure, à la numérisation des ports et à des questions réglementaires dans une conjoncture maritime et géopolitique mondiale volatile.

Les ports seront là pour demander ce à quoi nous pouvons nous attendre en 2025 et au-delà pour les chaînes d'approvisionnement, la politique maritime et la construction de l'infrastructure de l'avenir au cours de la séance sur *les perspectives du gouvernement fédéral pour les chaînes d'approvisionnement, la politique maritime et le soutien de l'infrastructure*.

L'aquaculture, la foresterie, la navigation de plaisance: ce sont tous des secteurs côtiers importants de l'économie canadienne et une priorité pour la croissance économique canadienne. Nous explorerons les ports canadiens qui favorisent les grappes maritimes pour savoir comment les principaux intervenants et les ports encouragent ce modèle.

Un autre sujet d'intérêt sera *le capital humain dans le secteur maritime du Canada*. Dans l'ensemble de l'économie canadienne, l'accès à une main-d'œuvre qualifiée est une préoccupation croissante. Le secteur maritime canadien n'est pas à l'abri du défi. Nos panélistes examineront ce que l'industrie et le gouvernement font pour relever le défi, et ce qu'il faut d'autre.

Pour un programme plus détaillé sur nos conférenciers ou pour vous inscrire, rendez-vous sur <https://portscanada.ca/fr/>

Je vous encourage à venir à Port Alberni pour ajouter à nos discussions et participer au réseautage lors de la seule conférence consacrée aux ports au Canada. 

ational, and the expected launch of a National Supply Chain Strategy . Ports will be there to ask what we can expect in 2025 and beyond for supply chains, marine policy and building the infrastructure of the future.

Aquaculture, forestry, cruising – these are all important coastal sectors of Canada's economy, and a focus for Canadian economic growth. We will explore Canada's Ports Enabling Maritime Clusters to hear how key players in maritime clusters and ports are enabling this model. Another topic of interest will be *Human Capital in Canada's Marine Sector*. Across the Canadian economy, access to skilled labour is a growing concern. Canada's marine sector is not immune to the challenge. Our panelists will look at what industry and government are doing to address the challenge, and what else is needed. For a more detailed program about our keynotes and speakers or to register go to <https://portscanada.ca>

I encourage you to come to Port Alberni to add to our discussions and take part in networking at Canada's only dedicated conference for ports. 

Momentum accelerates on infrastructure projects

Les projets d'infrastructure prennent de l'élan



Leo Ryan • Julie Gedeon

Planifier l'avenir continue de présenter un énorme défi pour les dirigeants portuaires dans un contexte de turbulences géopolitiques mondiales et face à la perspective d'une faible croissance économique. Il y a toutefois des signes encourageants. Les solides tendances récentes dans le trafic de conteneurs et de vrac sont dans l'ensemble de bonnes nouvelles pour les ports canadiens.

De fait, les nouvelles sont relativement bonnes aussi pour les perspectives économiques, selon les plus récentes prévisions du Fonds monétaire international. Les projections sur la croissance économique mondiale sont inchangées, à

3,2 % cette année et 3,3 % l'année prochaine, dans un contexte de désinflation qui ralentit et d'incertitudes qui augmentent sur le plan des politiques. Quant au Canada, le FMI le voit en tête des pays industrialisés en 2025 avec une croissance du PIB de 2,4 %, contre à peine 1,3 % en 2024.

En revanche, les États-Unis montrent des signes croissants d'essoufflement. Après une solide progression de 2,6 %, le PIB américain baisserait à 1,9 % en 2025.

La zone euro pourrait connaître une accélération après avoir fait pratiquement du sur-place l'année passée. Il reste que c'est principalement les économies émergentes d'Asie qui con-



Designated as host of the 2025 ACPA annual conference, the Port of Halifax, Canada's second biggest container port on the East Coast, is continuing to expand cargo-handling capacity under a 50 Year Plan to attract the largest container vessels.

Le port d'Halifax, hôte de la conférence annuelle 2025 de l'ACPC, est le deuxième plus grand port à conteneurs canadien sur la côte Est. Il continue d'augmenter sa capacité de manutention de fret, dans le cadre d'un plan sur 50 ans visant à attirer les plus grands porte-conteneurs.

©HPA

Mapping the future continues to be an awesome challenge for port leaders amid today's turbulent global geopolitical environment and low-growth economic perspectives. But there are encouraging signs in recent strong trends in container cargo and in bulk shipping – good news for Canadian ports as a whole.

In fact, there is relatively positive news, too, in the overall world economic outlook, according to the latest forecasts by the International Monetary Fund. While the global growth projections are unchanged at 3.2 percent

this year and slightly higher at 3.3 percent for next year amid slowing disinflation and rising policy uncertainties, the IMF sees Canada leading the industrialized countries in 2025 with GDP growth of 2.4% versus a lacklustre 1.3% in 2024.

On the other hand, the United States is showing increasing signs of cooling after a robust 2.6% advance in 2024 and U.S. GDP growth will drop to 1.9% in 2025.

The euro area is poised to pick up after a nearly flat performance last year. But Asia's emerging market economies clearly remain the main engine for the global



©MPA

An artist rendering of the Port of Montreal's Contrecoeur container terminal project that will complete several milestones in 2024 and 2025 towards the beginning of construction and targeted start of operations in 2029.

Rendu du projet du Port de Montréal de terminal à conteneurs à Contrecoeur, qui franchira plusieurs étapes importantes en 2024 et 2025 en vue d'entamer la construction. Les opérations pourraient y débuter en 2029.

economy. Growth in India (7% in 2024) and China (5% in 2024) accounts for almost half of global growth.

In the above context, the 17 member ports of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) managed to increase their overall traffic by about 2% in 2023 to 351.2 million metric tons. Nine of the ports individually posted solid cargo growth, led by Vancouver and Sept-Îles. In fact, Sept-Îles, the premier North American iron ore gateway, jumped to second place ahead of Montreal in terms of total cargo handled.

A most compelling feature of present Canadian port developments remains the ongoing investments in infrastructure to remain competitive in the supply chains. These investments have benefitted from big government financial support. On the other hand, a number of ports are concerned that the Canada Border Services Agency is not making enough staff resources available to clear imported containers.

Port of Montreal

At the Port of Montreal, following a 1.8% decline in total cargo last year to 35.3 million metric tons, 2024 has so far confirmed a steady growth in dry and liquid bulk activity but a moderate decrease in container throughput.

Cumulative bulk traffic to the end of May was up nearly 3% at 14.7 million tons, while general cargo (containerized and non-containerized) amounted to 5.6 million tons. Translated into TEUs, this added up to 616,504 units versus the year-earlier 630,000 containers. All told,

tinuent de stimuler l'économie mondiale. La croissance en Inde (7 % en 2024) et en Chine (5 % en 2024) assure presque la moitié de la croissance mondiale.

Dans ce contexte, les 17 ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) sont parvenus à augmenter leur trafic global d'environ 2 % en 2023, à 351,2 millions de tonnes. Neuf des ports ont enregistré une bonne croissance du volume, en particulier Vancouver et Sept-Îles. De fait, Sept-Îles, qui est le premier port nord-américain pour le minerai de fer, a devancé Montréal et grimpé au deuxième rang pour le volume total de fret.

Un des aspects marquants des développements actuels dans les ports canadiens est la poursuite des investissements dans l'infrastructure visant à assurer leur compétitivité dans les chaînes d'approvisionnement. Ces investissements ont bénéficié d'un solide appui gouvernemental. En revanche, certains ports déplorent le fait que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ne fournit pas suffisamment de personnel pour le dédouanement des conteneurs importés.

Port de Montréal

Au port de Montréal, après que le volume total de fret a baissé de 1.8 % l'année passée, à 35,3 millions de tonnes, 2024 a jusqu'à présent vu une croissance constante dans le vrac sec et le vrac liquide, mais une modeste diminution des conteneurs.

Au cumulatif jusqu'à la fin de mai, le vrac était en hausse de presque 3 %, à 14,7 millions de tonnes. Les marchandises générales (conteneurisées ou non) s'élevaient à 5,6 millions de tonnes. En termes d'EVP, cela se traduit par 616 504 unités, contre 630 000 pour la même période un an plus tôt. Au total,

Paul Bird, Montreal Port Authority Chief Commerce Officer, sees the future leading-edge green terminal at Contrecoeur with “highest velocity” rail service by CN playing a vital role in meeting anticipated growth in demand from the port’s core markets in Quebec, Ontario and the U.S. Midwest.

Paul Bird, vice-président exécutif au développement commercial de l’Administration portuaire de Montréal, considère que le futur terminal vert d’avant-garde de Contrecoeur doté d’un service ferroviaire des «plus expéditifs» assuré par le CN, jouera un rôle essentiel pour répondre à la croissance prévue des grands marchés du Québec, de l’Ontario et du Midwest américain.



©HÉLÈNE MAILHOT

Montréal a manutentionné 1,5 millions d’EVP en 2023, 8,9 % de moins qu’en 2022.

En 2023, malgré les fluctuations économiques, l’Administration portuaire de Montréal (APM) a inauguré divers projets majeurs, ayant notamment parachevé la phase 3 de l’optimisation de la capacité ferroviaire, mis en service le pont d’étagement Vickers dans le secteur Viau et ouvert la tour du Grand Quai.

Aujourd’hui, l’attention se porte davantage sur l’impulsion que prend plus grand projet d’infrastructure de l’histoire du port, la construction d’un terminal à conteneurs d’une capacité annuelle de 1,15 million d’EVP à Contrecoeur, à 40 km en aval de Montréal sur le fleuve Saint-Laurent. Il s’agit d’un maillon vital de la chaîne d’approvisionnement de l’avenir pour des grands marchés au Québec, en Ontario et dans le Midwest américain.

Le projet comprend la construction d’un quai de 675 mètres avec deux postes d’amarrage pour des navires faisant de 39 000 à 75 400 tonnes de port en lourd (TPL). Il comprend aussi une gare de triage de sept voies, une aire de dépôt et de manutention de conteneurs, une cour intermodale, des accès au réseau ferroviaire et au réseau routier, et une zone de contrôle des camions. Une ligne ferroviaire est déjà en place, et le CN travaille avec l’APM pour intégrer le transport ferroviaire au futur terminal.

Pour le financement, le gouvernement fédéral a déjà affecté 150 millions de dollars au projet, en supplément des 300 millions de dollars engagés par la Banque de l’infrastructure du Canada et des 130 millions de dollars du gouvernement du Québec. Le projet fait l’objet d’une planification méticuleuse

in 2023, Montreal handled 1.5 million TEUs, a 8.9% drop from 2022.

Notwithstanding the fluctuating economic circumstances, the Montreal Port Authority in 2023 inaugurated several major projects – notably the completion of phase 3 of rail capacity optimization, commissioning of the Vickers overpass in the Viau sector, and the Grand Quay tower.

But today entering even more into focus is the growing momentum on the biggest single infrastructure project in the port’s history – the construction of a container terminal with annual capacity of 1.15 million TEUs at Contrecoeur, some 40 kilometres downstream from Montreal on the St. Lawrence River. In brief, a vital long-term supply chain component for core markets in Quebec, Ontario and the U.S. Midwest.

The project includes the construction of a 675-metre dock for two berths to accommodate vessels of between 39,000 and 75,400 DWT. It also encompasses a seven-track classification yard, a container storage and handling area, an intermodal rail yard, rail and road accesses and a truck control area. With a rail line already in place, CN has teamed up with the Montreal Port Authority to integrate rail transport at the future terminal.

As far as financing is concerned, the federal government has allocated funding of \$150 million which adds to the \$300 million pledged by the Canada Infrastructure Bank and \$130 million from the Quebec government. The object of meticulous planning since the late 1980s, the cost of the expansion project has report-

edly ballooned from an initial \$950 million to north of \$1.4 billion due to inflation and other factors.

New milestones advancing strategic Contrecoeur project

In an interview with *Maritime Magazine*, Paul Bird, MPA's Chief Commercial Officer, outlined the several milestones that will be achieved in 2024 and 2025 to bring the massive undertaking to targeted start-up of operations by 2029.

"Building it during a low cycle is the right time to build it," he emphatically stated. "What could be perfect timing to build infrastructure is one of the greatest questions in the world. And if you want to be just reactive, well, you wait – until the market is exploding and the infrastructures will not be ready."

"Yes," Mr. Bird acknowledged, "things looked somewhat stagnant in 2023, but all (long-range) forecasts foresee an annual increase in volume of 3% and possibly higher at the Port of Montreal."

Within such a scenario, Mr. Bird reiterated that existing capacity will not be able to meet demand by 2029. "So the need for this infrastructure more than ever."

In this connection, things are moving forward under a hybrid approach adopted last October after discussions with bidders did not lead to a result deemed satisfactory by the MPA. In this approach, land-side works (container yard, buildings, public utilities and rail connection) are to be carried out by a private partner. The latter will also be responsible for operating the terminal under a design, build, finance, operate and maintain (DBFOM) approach.

The in-water works (dock construction and dredging) will be undertaken by the MPA in a partnership agreement announced this past February with Pomerleau and Aecon. "At the end of the procurement process which closes on Q1 2025, we want a fixed cost price. We should have officially a contract signed between the MPA and Pomerleau-Aecon to start construction in the spring of 2025," Mr. Bird shared.

On the land-side, Mr. Bird indicated that various parties have currently responded to an international request for proposals which will also close off by the end of Q1 2025. "Both processes, therefore, finish at the same time in 2025."

In the course of the interview, Mr. Bird underlined Contrecoeur's future competitive contribution to what has been widely described as the Montreal Model.

"Our model is different. We are, in fact, a port of destination and not a port of call. Ships come full in and leave full out. On average, we handle 4,800 TEUs on a full-in, full-out ship compared to any port of call on the East Coast, whether it be New York/New Jersey, Halifax or Saint John. Even at NY/NJ, the average is 2,200 TEUs."

Mitigation measures and green benefits

"In a world where you want to optimize strings which have the lowest carbon footprint," Mr. Bird continued, "Montreal offers the deepest inland port bringing cargoes destined for the Quebec, Ontario and the Midwest markets. We are reducing footprint and gas emissions at

depuis la fin des années 1980. Son coût aurait gonflé, passant de 950 millions de dollars à plus de 1,4 milliard, en raison de l'inflation et d'autres facteurs.

De nouveaux jalons dans le projet stratégique de Contrecoeur

En entrevue avec le *Maritime Magazine*, Paul Bird, vice-président exécutif au développement commercial de l'APM, a décrit les divers jalons qui seront franchis en 2024 et 2025 pour mener l'énorme projet jusqu'au démarrage potentiel des opérations d'ici 2029.

«Le creux d'un cycle est le bon moment de construire, insiste-t-il. Le choix du moment où construire de l'infrastructure est une des plus grandes questions au monde. Si vous vous contentez d'être réactif, vous attendez, et lorsque le marché est en plein essor, les infrastructures ne sont pas prêtes.

«Il est vrai, admet M. Bird, que les choses paraissent plutôt stagnantes en 2023, mais toutes les prévisions (à long terme) laissent entrevoir une augmentation annuelle de volume de 3 %, et peut-être davantage au port de Montréal.»

Dans un tel scénario, M. Bird réitère que la capacité actuelle ne permettra pas de répondre à la demande en 2029. «Donc nous avons besoin de cette infrastructure plus que jamais.»

Les choses avancent plus vite depuis l'adoption en octobre l'année passée d'une démarche hybride, après que les discussions avec les soumissionnaires n'ont pas permis de parvenir à un résultat jugé satisfaisant pour l'APM. Les travaux à terre (cour à conteneurs, bâtiments, services publics et liaisons ferroviaires) seront réalisés par un partenaire privé. Celui-ci sera aussi responsable de l'exploitation du terminal dans le cadre d'une entente englobant la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien (CCFEE).

Les travaux en eau (la construction des quais et les travaux de dragage) seront entrepris par l'APM dans le contexte d'un partenariat annoncé en février dernier avec Pomerleau et Aecon. « À la fin du processus d'approvisionnement, au premier trimestre de 2025, nous voulons un prix fixe. Nous devrions avoir un contrat officiel signé entre l'APM et Pomerleau-Aecon pour commencer la construction au printemps 2025 », dit M. Bird.

M. Bird rapporte que pour les travaux à terre, diverses parties ont répondu à un appel d'offres international qui sera aussi clôturé d'ici la fin du premier trimestre de 2025: «Ainsi, les deux processus aboutiront en même temps en 2025.»

Au cours de l'entretien, M. Bird souligne la contribution concurrentielle future de Contrecoeur à ce qui est déjà largement considéré comme le «modèle de Montréal».

«Notre modèle est différent, dit-il. Nous sommes en fait un port de destination, et non un port d'escale. Des navires arri-vent pleins, et repartent pleins. En moyenne, nous pouvons avoir des navires complets à l'arrivée et complets au départ pour 4800 EVP, davantage que tout autre port sur la côte Est, que ce soit New York / New Jersey, Halifax ou Saint John. Même à NY/NJ, la moyenne est de 2200 EVP.»

Mesures d'atténuation et avantages écologiques

«Dans un monde où vous voulez optimiser les chaînes qui ont l'empreinte carbone la plus faible, poursuit M. Bird, Montréal a le port intérieur le plus profond recevant des cargaisons destinées aux marchés du Québec, de l'Ontario et du

Building a stronger trade network for all Canadians

PORT  MONTRÉAL x 

The Contrecœur expansion project, a joint effort between the Port of Montreal and CN, will strengthen Canada's economy by connecting global trade routes.

Canada  CIB  Québec 



Bâtir un réseau commercial fort pour tous les Canadiens



Le projet d'expansion à Contrecoeur, fruit d'un effort conjoint entre le Port de Montréal et le CN, renforcera l'économie canadienne en connectant les routes commerciales mondiales.

Canada CIB BIC Québec



Pierre D. Gagnon, President and CEO of the Port of Sept-Îles, explains to Diane Lebouthillier, Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, the work that will be carried out on Monseigneur-Blanche terminal, thanks to \$100 million in funding from Transport Canada.

Pierre D. Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles, explique à Diane Lebouthillier, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, les travaux qui seront réalisés au terminal Monseigneur-Blanche grâce au financement de 100 millions de dollars de Transports Canada.



©PSI

Midwest. Nous réduisons l’empreinte et les émissions de gaz aux meilleurs coûts qui soient par créneau, en comparaison des autres façons de faire.»

Sur le plan environnemental, le Port travaille à des plans de compensation et des mesures d’atténuation pour répondre aux centaines de conditions rattachées à la décision favorable reçue en 2021 de l’Agence d’évaluation d’impact du Canada. M. Bird rapporte que l’APM a déjà satisfait à la plupart des 367 conditions et 268 engagements. Il se dit «très confiant que les mesures d’atténuation protégeront toutes les espèces à l’avenir».

En conclusion, M. Bird insiste sur l’importance écologique du projet de Contrecoeur: «Contrecoeur sera un terminal électrifié à 100 %. Il sera d’emblée carboneutre. Tous les navires pourront se raccorder au système d’alimentation à quai. Ce sera le terminal le plus écologique et probablement le terminal ferroviaire le plus expéditif, parce qu’il a été conçu à l’interne et par le CN pour des trains de 10 000 à 13 000 pieds à deux niveaux.»

Port de Sept-Îles

Pour le port de Sept-Îles, 2023 a décidément été une année de croissance et d’abondantes possibilités. «Plus que jamais, nous sommes conscients du rôle que nous jouons au cœur de l’activité économique et de l’action communautaire», déclare Pierre D. Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles.

the most efficient slot costs compared to doing things another way.”

On the environmental front, the port is working on compensation plans and mitigation measures to meet the several hundred conditions of the favourable 2021 decision received by the Impact Assessment Agency of Canada. Mr. Bird reports that the MPA has already completed most of the 367 conditions and 268 engagements. He feels “very confident the mitigation measures will protect all species going forward.”

In conclusion, Mr. Bird highlighted the special “green” significance of the Contrecoeur project. “Contrecoeur will be a 100% electrified terminal. It will be carbon neutral from day one. All ships will be able to connect to shore power. This will be the greenest terminal and probably the highest-velocity rail terminal because it is designed within and by CN to accommodate 10,000 to 13,000 ft double-stacked trains.”

Port of Sept-Îles

For the Port of Sept-Îles, 2023 was clearly characterized by stimulating growth and abundant opportunities. “More than ever, we are aware of the role we play in the heart of economic activity and community action,” declared Pierre D. Gagnon, CEO of the Port of Sept-Îles.

It took more than forty years for the Port of Sept-Îles to surpass the record volume of 35 million metric tons set in 1979. The peak reached in 2023, with 37 million tons of goods, holds national significance, solidifying the Port of Sept-Îles as one of the country's major ports. "We have reclaimed the second position among Canadian ports for annual activity volume, while reinforcing our status as the largest mineral port in North America," affirmed the CEO of the Port of Sept-Îles.

The Port of Sept-Îles also conducted an innovative digital citizen consultation to gather ideas for harmonizing the development of its waterfront areas. Concurrently, the Port contributed over \$350,000 to various local causes and events.

The Port of Sept-Îles was also central to the integration of the industrial-port zones of Port-Cartier and Sept-Îles. Together, these zones represent 50% of activity volume on the St. Lawrence River and 15% of the commercial value of Quebec's annual exports.

In 2024, the Port intends to continue supporting international developers interested in the region for significant projects aimed at energy transition, while ensuring vigilant protection of the environment and the precious ecosystem of Sept-Îles Bay.

The current interest from major steelmakers in high-purity iron from the Labrador Trough to accelerate decarbonization efforts in the iron industry presents a unique opportunity.

In terms of upcoming projects, two major initiatives are set to launch in 2024. The first is a \$30 million project for the refurbishment of the Mgr-Blanche terminal, supported by both levels of government. Following this, the Port of Sept-Îles will commence construction of its new international cruise terminal, a \$6.9 million project designed as a tribute to local Indigenous culture, serving as a magnet for Sept-Îles as a port of call.

Regarding cargo prospects this year, the port anticipates another record-breaking performance - with 40 million tons in 2024. Halfway through the year, the cumulative volumes and operational pace of the Port of Sept-Îles suggest another milestone is within reach.

Port of Québec

At the Port of Québec, robust traffic trends prevailed during 2023 which also unveiled a new Vision 2035 initiative and an ambitious strategic plan.

Last year saw the port handle of 27.8 million metric tons of goods versus 27.7 million tons in 2022. The port's terminals transshipping solid and liquid bulk cargo support a wide range of industries - including agri-food, transportation, energy, steel, construction and mining, by providing modern infrastructure and the necessary logistic services.

It was underlined at the June annual public meeting that the Port of Québec aims to be recognized for its responsible land management, respect for the environment and protection of biodiversity, while simultaneously positioning itself as a world leader in the creation of sustainable supply chains that contribute to an economy that is ever more resilient.

Il a fallu au port plus de 40 ans pour surpasser le volume record de 35 millions de tonnes établi en 1979. Le sommet atteint en 2023, 37 millions de tonnes, revêt une importance nationale. Il conforte la position de Sept-Îles comme un des ports majeurs du pays. «Nous avons reconquis le deuxième rang des ports canadiens en termes de volume annuel d'activité, tout en renforçant notre statut de plus grand port minéralier en Amérique du Nord», ajoute M. Gagnon.

L'administration portuaire a aussi réalisé une innovatrice consultation citoyenne en ligne pour recueillir des idées afin d'harmoniser la mise en valeur de ses espaces riverains. Par ailleurs, elle a contribué plus de 350 000 \$ à une variété de causes et d'événements locaux.

La même année, le Port de Sept-Îles a joué un rôle central dans le regroupement des zones industrialo-portuaires de Port-Cartier et de Sept-Îles. Ensemble, ces zones représentent 50 % du volume sur le fleuve Saint-Laurent et 15 % de la valeur commerciale des exportations annuelles du Québec.

En 2024, le Port entend continuer d'appuyer les promoteurs internationaux qui s'intéressent à la région pour d'importants projets liés à la transition énergétique, tout en assurant une protection vigilante de l'environnement et du précieux écosystème de la baie de Sept-Îles.

L'intérêt actuel des grands aciéristes pour le fer de haute pureté de la fosse du Labrador afin d'accélérer les efforts de décarbonation de l'industrie du fer présente des possibilités exceptionnelles.

En ce qui concerne les projets à venir, deux initiatives majeures doivent être lancées en 2024. La première est un projet de 30 millions de dollars de rénovation du terminal Mgr-Blanche, appuyé par les deux ordres de gouvernement. Ensuite, le Port de Sept-Îles commencera la construction de son nouveau terminal des croisières internationales, un projet de 6,9 millions de dollars conçu pour rendre hommage à la culture autochtone locale et pour augmenter l'attrait des escales à Sept-Îles.

Pour le fret, le port devrait connaître une nouvelle année record, prévoyant d'atteindre 40 millions de tonnes. Au terme du premier semestre, les volumes accumulés et le rythme des opérations laissent entrevoir que c'est à sa portée.

Port de Québec

Le Port de Québec a connu de solides tendances du trafic en 2023, et il a dévoilé son initiative Vision 2035 et un plan stratégique ambitieux.

L'année passée, il a manutentionné 27,8 millions de tonnes de marchandises, contre 27,7 millions de tonnes en 2022. Ses terminaux de transbordement de vrac solide et liquide soutiennent un éventail d'industries - comme l'agroalimentaire, le transport, l'énergie, la sidérurgie, la construction et les mines - en fournissant des infrastructures modernes et les services logistiques voulus.

À l'assemblée publique annuelle de juin, le Port de Québec a affirmé qu'il vise à être un port reconnu par les citoyens pour sa gestion responsable du territoire, le respect de l'environnement et la protection de la biodiversité, tout en se positionnant comme un chef de file mondial dans la création de chaînes d'approvisionnement durables contribuant à une économie sans cesse plus résiliente.

«En partenariat avec des acteurs locaux, nous avons concrétisé des initiatives audacieuses, notamment la revitalisation de



PORT
SEPT-ÎLES

PORTSI.COM

LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT
IN NORTH AMERICA



2^e rang au Canada pour son volume d'activité
Ranked 2nd 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

“In partnership with local players, we have implemented several bold initiatives, including revitalizing new public spaces and opening up the port area to innovative businesses,” said Mario Girard, President and CEO, Port of Québec. “Guided by our ‘Vision 2035’ plan, we continue to shape a promising maritime future, where innovation and sustainability are at the heart of our actions.”

In 2023, the Port of Québec added a new innovation component to its strategy with a view to supporting the development of start-ups and the dissemination of new technologies on a global scale. This initiative led to the creation of Le Phare, a mobilization of the ecosystem through which the Port offers its infrastructure, network and challenges as a catalyst for innovation.

It was also an impressive cruise season, with more than 154,000 cruise passengers visiting the Port, with 28 cruise lines and 41 different ships making a total of 131 calls throughout the season between April and November.

Port of Trois-Rivières

Freight traffic at the Port of Trois-Rivières remained stable in 2023. Some 4.2 million tons (MMT) of goods transited through the Port, compared with 4.3 million tons in 2022. The breakdown of traffic was also stable, with 3.6 million tons for dry bulk, 243,000 tons for liquid bulk and 376,000 tons for general cargo.

“This stability is far from being a sign of stagnation for our port community! In fact, our cargo handlers - G3 Canada, Groupe Somavrac, Logistec and QSL; our longshoremen and all Port workers; our customers and numerous collaborators, as well as the Port Authority team, have all contributed to the achievement of this result, which is once again exceptional,” pointed out Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières.

He added that the Port of Trois-Rivières has reached full capacity, which explains the stable tonnages of recent years. “This is why we’re actively working, in collaboration with our users, on projects that will not only increase our capacity, but also our productivity, while promoting sustainable development.”

A first project is currently underway to upgrade a main traffic artery in the port area. It will increase the bearing capacity and width of the street, bury cables and replace underground pipes. A new gateway to the port will also be built, improving traffic flow. The work will take until mid-October 2024.

Also, as part of its vision to be a growth-generating, sustainable and innovative urban port at the heart of a competitive logistics chain, the Port has embarked on one of its biggest projects ever: the reconstruction of Pier 17 and the construction of a new Pier 16. These essential works will, among other things, make it possible to integrate more efficient equipment, both for operations and for environmental protection, to rebuild quay infrastructures nearing the end of their useful life, and to increase the fluidity of road, rail and sea traffic.

This undertaking is being carried out in collaboration with the port’s cargo-handling partners. Alcoa wants to modernize its equipment for unloading

nouveaux espaces publics et l’ouverture du territoire portuaire à des entreprises innovantes, a dit Mario Girard, PDG du Port de Québec. Guidés par notre “Vision 2035”, nous continuons de façonner un avenir maritime prometteur, où l’innovation et la durabilité sont au cœur de nos actions.»

En 2023, le Port de Québec a ajouté un nouveau volet d’innovation dans sa stratégie en vue de soutenir le développement de jeunes pousses et la diffusion de nouvelles technologies à l’échelle mondiale. Cette initiative a conduit à la création du laboratoire Le Phare comme catalyseur d’innovation dans l’écosystème en réponse aux défis qui se posent. Le Port y met à contribution ses infrastructures et son réseau de contacts.

La saison des croisières a été impressionnante, le port accueillant plus de 154 000 croisiéristes, 28 compagnies de croisières et 41 navires distincts pour un total de 131 escales entre avril et novembre.

Port de Trois-Rivières

Le trafic de marchandises est resté stable au port de Trois-Rivières en 2023. Quelque 4,2 millions de tonnes de marchandises ont transité par le port, contre 4,3 millions de tonnes en 2022. La répartition est également stable, avec 3,6 millions de tonnes de vrac sec, 243 000 tonnes de vrac liquide et 376 000 tonnes de marchandises générales.

«Cette stabilité est loin d’être le signe d’une stagnation pour notre communauté portuaire!, affirme le PDG du Port de Trois-Rivières, Gaétan Boivin. En effet, nos manutentionnaires, soit G3 Canada, Groupe Somavrac, Logistec et QSL, les débardeurs et tous les travailleurs du port, nos clients et nombreux collaborateurs ainsi que l’équipe de l’Administration portuaire, tous ont contribué à l’atteinte de ce résultat, encore une fois exceptionnel.»

Il ajoute que le Port de Trois-Rivières est à pleine capacité, ce qui explique les tonnages stables des dernières années. «C’est pourquoi nous travaillons activement, en collaboration avec nos utilisateurs, à des projets qui permettront d’augmenter notre capacité, mais également la productivité, en privilégiant un développement durable.»

Un premier projet est en cours pour améliorer une artère principale de circulation dans la zone portuaire. Il consiste à augmenter la capacité portante et la largeur de la chaussée, à enterrer des câbles et à remplacer des conduites souterraines. Un nouveau portail d’accès au port sera construit, améliorant la fluidité de la circulation. Les travaux se poursuivront jusqu’à la mi-octobre 2024.

Le Port de Trois-Rivières a pour vision d’être un port urbain durable et innovant, générateur de croissance, au cœur d’une chaîne logistique compétitive. C’est dans cette optique qu’il a lancé un de ses plus grands projets de tous les temps: la reconstruction du quai 17 et la construction d’un nouveau quai 16. Ces travaux essentiels permettront, entre autres, d’intégrer de l’équipement plus efficace tant pour les opérations que pour la protection de l’environnement, de reconstruire des infrastructures de quai qui sont presque à la fin de leur vie utile et d’augmenter la fluidité du trafic routier, ferroviaire et maritime.

Le tout se fait en collaboration avec les manutentionnaires partenaires du port. Alcoa veut moderniser son équipement pour le déchargement des matières premières destinées à son aluminerie de Deschambault. La modernisation de l’équipement est aussi l’objectif de G3, qui manutentionne des



PORT
QUÉBEC

▼ D'ICI, ON VOIT LOIN
FROM HERE, WE SEE FAR AHEAD

**We improve access
to the river**

On bonifie
l'accès au fleuve



raw materials intended for its Deschambault aluminum smelter. The same objective is being pursued by G3, which handles grain at the Port, enabling more than 1,000 agricultural producers in the region to export their harvests. The entire project is scheduled to run from June 2024 to December 2026, starting with Pier 17.

Port of Saguenay

For cargo activity at the Port of Saguenay, 2023 proved to be an excellent year - with 80 ships received at the maritime terminal and some 720,000 metric tons of goods transhipped. Wood pellets destined for Europe, de-icing salt and inputs for regional metallurgy, aluminum and pulp and paper industries accounted for a significant portion of the volumes recorded.

Port management anticipates an increase in traffic in 2024, thanks to the completion of several transshipment operations of goods destined for the Great Lakes since the start of the year.

With planned investments of \$250 million over the next three years, the Port of Saguenay has embarked on an era of unprecedented construction sites and infrastructure work on its maritime terminal and its industrial-port zone, port officials note.

The construction work on a multi-user conveyor for solid bulk, a \$111.2 million project supported by the Governments of Quebec and Canada, represents one of the flagship projects currently being carried out. The bidirectional tubular conveyor, almost two kilometers long, entirely erected in a closed gallery, will connect the maritime terminal of the Port of Saguenay and the vast intermodal storage areas of its industrial-port zone. Its entry into service scheduled for 2025 will optimize the efficiency and handling capacities of the Port and support flexibility, efficiency and resilience in the Saguenay-Saint-Laurent and Great Lakes corridor.

In the industrial port zone, the first phase of work to deploy municipal-type service infrastructure and construct the access road to the 12 km² of industrial land will

grains au port, faisant que plus de 1000 producteurs agricoles de la région puissent exporter leurs récoltes. Le calendrier du projet, qui commencera par le quai 17, s'étend de juin 2024 à décembre 2026.

Port de Saguenay

L'activité de fret a été excellente en 2023 au port de Saguenay. Le terminal maritime a reçu 80 navires, et quelque 720 000 tonnes de marchandises ont été transbordées. Les granules de bois destinés à l'Europe, le sel de déglacage et des intrants pour l'industrie de l'aluminium, les opérations métallurgiques régionales et les usines de pâtes et papiers ont représenté une bonne part des volumes.

La direction du port prévoit une augmentation du trafic en 2024 grâce à plusieurs opérations de transbordement de marchandises en route vers les Grands Lacs depuis le début de l'année.

Avec des investissements planifiés de 250 000 \$ dans les trois années à venir, le Port de Saguenay a entamé une ère inédite de construction et de travaux d'infrastructure à son terminal maritime et à sa zone industrialo-portuaire, selon des responsables du port.

La construction d'un convoyeur multiusager de vrac solide, un projet de 111,2 millions de dollars soutenu par les gouvernements du Québec et du Canada, est un des projets phares actuellement en cours. Le convoyeur tubulaire bidirectionnel de presque 2 km, entièrement installé dans une galerie fermée, reliera le terminal maritime du port et les vastes aires de stockage intermodal de la zone industrialo-portuaire. Sa mise en service, prévue en 2025, optimisera l'efficacité et la capacité du port, et favorisera la polyvalence, l'efficacité et la résilience dans le corridor Saguenay-Saint-Laurent-Grands Lacs.

Dans la zone industrialo-portuaire, la première phase des travaux d'aménagement d'une infrastructure de services de type municipal et de construction d'une route d'accès aux 12 km² de terrains industriels commencera dans les prochains mois, avec un investissement de plus de 105 millions de dollars.

La voie la plus courte vers l'Europe. →

Nos terminaux stratégiquement situés dans l'Atlantique offrent la voie la plus rapide vers les marchés européens.

The shortest route to Europe. →

Our strategically positioned terminals in the Atlantic offer the fastest route to the European market.

CANADA

GREAT CIRCLE ROUTE → EUROPE



L'innovation et le développement durable au coeur de nos priorités

Innovation and sustainable development at the heart of our priorities



PORT
TROIS-RIVIÈRES



UME

Urgence Marine Environment

Call : 514 640-3138

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS

IMMEDIATE RESPONSE 24/7

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

Section 110n Port of Montreal / Section 102 Port of Quebec

www.ume-qc.com

begin in the coming months via an investment of more than of \$105 million.

In other developments, the Government of Quebec confirmed in November 2023 a commitment of \$20 million to support the Marcel-Dionne wharf improvement project aimed at adding a berth and the construction of loading infrastructure intended to non-standard goods. Finalizing the financial package for this significant optimization project of the terminal's capacities, estimated at \$100 million, represents one of the APS's major priorities in the coming years.

Port of Belledune

For the Port of Belledune, there were many positive developments in 2023, including a cargo throughput of 2.3 million tons versus 1.9 million tons in 2022 and finalizing a blueprint to develop a Green Energy Hub.

At the New Brunswick port's annual general meeting, Denis Caron, BPA President and CEO, noted: "With support from our communities, First Nations, our Board of Directors and both levels of government, we are transforming our operations and cargo mix to attract new investments and propel the development of our Green Energy Hub."

Among key developments in 2023, the port signed two memorandums of understanding with the German ports of Hamburg and Wilhelmshaven for the import of hydrogen from Belledune potentially starting in 2027. It also concluded an agreement with the Port of Dalhousie to collaborate on economic development opportunities in New Brunswick.

Last year also witnessed the completion of the \$34 million expansion of terminals 3 and 4. And government support was announced for a \$25 million dry bulk conveyor loop project involving QSL's stevedoring operations to facilitate reloading and transshipments.

Port of Halifax

For the Port of Halifax, 2023 was a solid year in cargo and cruise activity. In his assessment of performance, Paul MacIsaac, Senior Vice-President, declared: "We welcomed more than 100 Ultra-Class vessels, and saw a return in cruise visits, but like other Canadian ports and ports around the world, we continue to navigate the effects of inflation, general consumer and economic weakness and geopolitical challenges that impact containerized cargo."

Containerized cargo declined by just over 9% to 546,163 TEUs, but was consistent within a five-year average level. Of special note: the port received 107 large containerhips of 10,000 TEUs or greater. Total port-wide traffic increased to 9.9 million tons from 9.6 million tons in 2022.

"We worked with our partners to achieve solid results in 2023 and I'm proud of the work by everyone on our team at the Port to deliver exceptional service once again," Mr. MacIsaac said. "With our partners at PSA Halifax, CN Rail, labour and trucking, and the framework set out in our 50-Year Plan, Halifax is well-positioned to capture opportunities as economies recover

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a confirmé en novembre 2023 une contribution de 20 millions de dollars au projet d'amélioration du quai Marcel-Dionne. Le projet comprend l'ajout d'un poste à quai et la construction d'infrastructure de chargement de fret non standard. Il reste à boucler le financement de cet important projet visant l'optimisation des capacités du terminal, dont le coût estimé est de 100 millions de dollars. Ce sera une des grandes priorités de l'administration portuaire dans les prochaines années.

Port de Belledune

Pour le port de Belledune, l'année 2023 a apporté de nombreux développements positifs, y compris un volume de fret qui a atteint 2,3 millions de tonnes, contre 1,9 million en 2022, et le parachèvement d'un plan pour en faire un Carrefour d'énergie verte.

À l'assemblée générale annuelle du port néo-brunswickois, le PDG de l'Administration portuaire de Belledune, Denis Caron, faisait le point comme suit: «Avec le soutien de nos communautés, des Premières Nations, de notre conseil d'administration et des deux niveaux de gouvernement, nous transformons nos opérations et notre mix de marchandises pour attirer de nouveaux investissements et propulser le développement de notre Carrefour d'énergie verte.»

En 2023, le Port a signé deux protocoles d'entente avec les ports de Hambourg et Wilhelmshaven, en Allemagne, pour l'importation d'hydrogène à partir de Belledune qui pourrait commencer dès 2027. Il a aussi conclu un accord avec le Port de Dalhousie pour collaborer en matière de développement économique au Nouveau-Brunswick.

L'année passée, il y a aussi le projet de 34 millions de dollars d'agrandissement des terminaux 3 et 4 qui a été mené à bien. Par ailleurs, un appui gouvernemental a été annoncé pour un projet de 25 millions de dollars de convoyeur de vrac dont profiteront les opérations de manutention de QSL, facilitant le rechargement et les transbordements.

Port d'Halifax

L'année 2023 a été fructueuse au port d'Halifax, tant pour le fret que pour les croisières. Paul MacIsaac, vice-président principal du Port d'Halifax, en a fait ce résumé: «Nous avons accueilli plus de 100 navires Ultra-Class et constaté un retour des visites de croisières, mais comme d'autres ports canadiens et des ports du monde entier, nous continuons à naviguer dans les effets de l'inflation, de la faiblesse générale des consommateurs et de l'économie, et des défis géopolitiques qui ont un impact sur les cargaisons conteneurisées.»

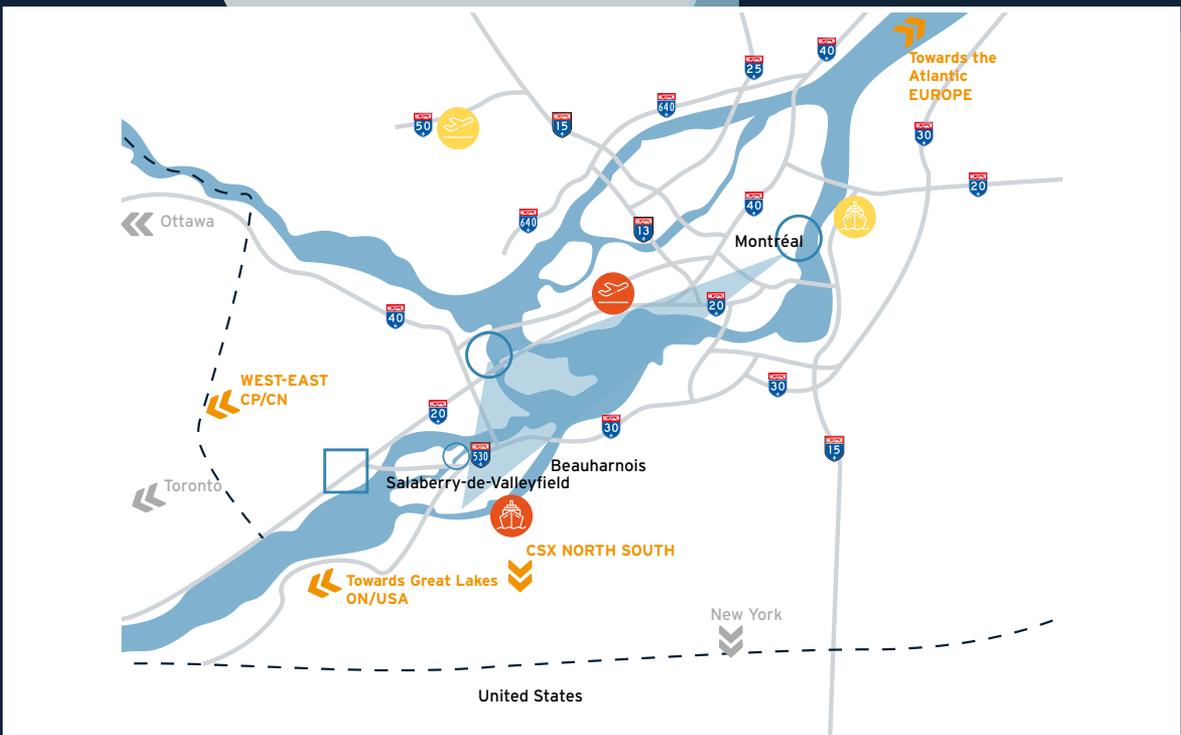
Le fret conteneurisé a baissé d'un peu plus de 9 %, à 546 163 EVP, ce qui reste de l'ordre de la moyenne quinquennale. À noter, le port a reçu 107 grands porte-conteneurs, de 10 000 EVP ou plus. Le trafic total du port a augmenté à 9,9 millions de tonnes, contre 9,6 millions en 2022.

«Nous avons travaillé avec nos partenaires pour obtenir de solides résultats en 2023 et je suis fier du travail accompli par tous les membres de notre équipe au port pour offrir un service exceptionnel une fois de plus, a déclaré M. MacIsaac. Grâce à nos partenaires chez PSA Halifax, à CN Rail, à notre main-d'œuvre et à nos camionneurs, et grâce au cadre établi dans notre Plan sur 50 ans, Halifax est bien placée



Welcome to the Port of Valleyfield

At the heart of a transportation and logistics hub



 Poles	 Secondary platforms • Beauharnois • Coteau-du-Lac	 Highways	 Pierre-Elliott-Trudeau International Airport (YMQ)	 Port of Montreal
 Borders	 Montreal-Mirabel International Airport (YMX)	 Port of Valleyfield	 Triangle of the Continental Gateway	

around the world, and to demonstrate the importance of planning for sustainability in all aspects of operations.”

Looking ahead to 2024, investment will continue in projects such as the extension at Ocean Terminals to provide more yard space for container operations at PSA, consolidation of breakbulk business at Richmond Terminals and the exploration of sustainable cruise ship expansion to Dartmouth that complements the surrounding community.

In May of this year, the port received the first four of eight electric rubber tyre gantry cranes (E-RTG) for terminal operator PSA Halifax’s Atlantic Hub. The final batch of four is slated to arrive later this year.

In June, the port unveiled a new Sustainability Strategy that lays out high-level sustainability commitments. Framed by the World Ports Sustainability Program, the strategy covers the timeline from 2024-2030, and commits the Halifax Port Authority to actions including reducing the severity and impacts of safety incidents on our people and communities, lowering greenhouse gas emissions and implementing measures to improve local wildlife ecosystems within and around Halifax Harbour.

Also in June, a new project to leverage advanced data analytics and real-time intelligence tools at the Port of Halifax received \$1 M in support from Transport Canada’s National Trade Corridors Funding (NTCF).

Port Saint John

At the Port Saint John, total traffic increased slightly to 27.9 million tons in 2023. But as a whole, 2023 proved to be a stellar year for the Bay of Fundy port with the completion of the West Side Modernization project and its performance as the sole Canadian port to show container cargo growth.

The port’s container traffic attained 153,000 TEUs in 2023 compared to just over 100,000 TEUs in 2022. Work was begun on enhancements to increase laydown area

pour saisir les occasions qui se présenteront à mesure que les économies se redresseront dans le monde, et pour démontrer l’importance de la planification de la durabilité dans tous les aspects des activités.»

À l’horizon 2024, les investissements se poursuivront dans des projets tels que l’extension aux terminaux Ocean pour fournir plus d’espace de cour pour les opérations de conteneurs à PSA, la consolidation des activités de marchandises diverses aux terminaux Richmond et l’exploration d’une expansion durable pour les navires de croisière à Dartmouth qui bénéficiera à la région environnante.

En mai cette année, le port a reçu ses quatre premières grues-portiques électriques sur pneus pour le terminal Atlantic Hub de PSA Halifax. Il en restera quatre à venir, encore cette année.

En juin, l’administration portuaire a dévoilé une nouvelle stratégie de développement durable qui indique ses grands engagements en matière de durabilité. La stratégie, qui s’inscrit dans le Programme mondial pour la durabilité des ports, vise la période de 2024 à 2030. L’Administration portuaire d’Halifax y annonce des mesures pour réduire la gravité et les répercussions des incidents en matière de sécurité touchant son personnel et ses communautés, pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et pour améliorer les écosystèmes de la faune locale à l’intérieur et autour du port d’Halifax.

Toujours en juin, un nouveau projet visant à tirer parti d’outils avancés d’analytique et de renseignements en temps réel a reçu un appui de 1 million de dollars du Fonds national des corridors commerciaux de Transports Canada.

Port de Saint John

Le trafic total a augmenté légèrement en 2023 au port de Saint John, atteignant 27,9 millions de tonnes. Dans l’ensemble, le port de la baie de Fundy peut être satisfait de l’année, ayant mené à bien son projet de modernisation du côté ouest et ayant augmenté son volume de fret conteneurisé, seul port canadien à le faire.

First light, and rest easy.

**First inbound.
Last outbound.**

The Port of Halifax welcomes the largest container ships calling on Eastern North America.

Port Halifax

CONTACT US

Sam Zhang
Director, Trade and Trade Analytics

Rob McInnes
Senior Manager, Trade and Trade Analytics

✉ trade@porthalifax.ca

🌐 porthalifax.ca

📍 1215 Marginal Road
Halifax, NS, Canada
B3J 2P6

Le trafic de conteneurs du port s'est élevé à 153 000 EVP en 2023, par rapport à un peu plus de 100 000 EVP en 2022. Les travaux ont commencé pour améliorer l'aire de dépôt au terminal pour conteneurs exploité par DP World. DP World a d'ailleurs reçu deux grues post-Panamax de plus, ce qui lui en fait quatre et lui permet de déplacer des cargaisons rapidement.

Grâce aux diverses améliorations, la direction du port prévoit que sa capacité de manutention de conteneurs passera de 325 000 EVP en 2023 à 800 000 EVP d'ici 2025.

Port de St. John's

Le port de St. John's a enregistré une augmentation de 2 % du volume de fret en 2023, pour un total de 1,44 million de tonnes. Au total, 1044 navires y ont fait escale.

Les croisières ont aussi connu une bonne année, avec 33 navires et presque 30 000 passagers, soit 25 % de plus qu'en 2022.

Fait à noter, un protocole d'entente a été signé avec le Port de Montréal, Oceanex et QSL pour créer un corridor maritime vert entre Terre-Neuve-et-Labrador et le Québec.

■ PORTS DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME

Ports d'Hamilton et d'Oshawa

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO) célèbre son cinquième anniversaire en réalisant d'importantes améliorations au port d'Oshawa et des travaux d'agrandissement au port d'Hamilton.

Depuis plus de 15 ans, avec des partenaires, l'APHO a investi près de 1 milliard de dollars dans son infrastructure et ses terminaux. Elle a ainsi pu manutentionner 11,2 millions de tonnes de marchandises en 2023, soit 9 % de plus qu'en 2022 et le deuxième plus fort volume de la dernière décennie. Les capa-

at the container terminal operated by DP World. The latter welcomed two additional post-Panamax cranes – boosting capacity to four cranes and the ability to handle more cargo quickly.

As a result of the upgrades, the port's management foresees annual container-handling capacity advancing from 325,000 TEUs in 2023 to 800,000 TEUs by 2025.

Port of St. John's

The Port of St. John's reported a 2% increase in cargo volume in 2023 to 1.44 million tons. Offshore and other vessel arrivals totaled 1,044.

It was also a good year for cruise activity, with 33 cruise vessels bringing nearly 30,000 passengers – an increase of 25% over 2022.

Of special significance was the signing of a Memorandum of Understanding with the Port of Montreal, Oceanex and QSL for establishing a Green Shipping Corridor between Newfoundland & Labrador and Quebec.

■ GREAT LAKES & SEAWAY PORTS

Hamilton-Oshawa

The Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA) is marking its fifth anniversary with significant upgrades at the Port of Oshawa and expansions at the Port of Hamilton.

After nearly \$1 billion in partnered infrastructure and new terminal investments over 15 years, HOPA welcomed 11.2 million tons of cargo in 2023. The nine-percent increase over 2022 is HOPA's second-highest volume in the past decade. HOPA's overall capacities have doubled since the amalgamation was initially envisioned seven years ago.

INSCRIVEZ VOTRE ORGANISATION À CAP SAINT-LAURENT !
REGISTER YOUR ORGANIZATION WITH CAP SAINT-LAURENT !

Vitrine de l'expertise maritime québécoise vers le marché international.
Showcase of Quebec's maritime expertise to the international market.

FAITES PARTIE DU RÉPERTOIRE ICI
BE PART OF THE DIRECTORY HERE

Québec SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT CARGO

Key improvements at Oshawa will encourage Durham Region farmers to drive their crops there rather than 200-to-300 additional kilometres to Hamilton. “Partnering with QSL, we’ve doubled capacity at what’s now a world-class grain terminal at the Port of Oshawa,” says Ian Hamilton, HOPA’s president and CEO. “A new ring-road will facilitate better truck flow.”

HOPA’s agri-food sector is expanding with SucroCan investing \$135 million to build Canada’s largest sugar refinery at Pier 15 of the Port of Hamilton. It will replace the smaller production facility built five years ago as the first new refinery in Canada since 1958. “This phenomenal investment will leverage billions of dollars by confectioners and other Southern Ontario food and beverage producers,” Mr. Hamilton says.

The P&H Milling Group plans to build a third flour mill at their existing Pier 10 location, making the overall facility the single largest user of Ontario wheat. The initial P&H mill built at the port in 1975 was the first such new facility in Canada in 75 years.

The agri-food cluster at the Port of Hamilton now consists of 14 companies responsible for 31 per cent of the port’s cargo compared to 10 per cent in 2009. “We’ve really worked closely with our key agri-food producers to establish locations that minimize transportation until processing value is added to their products,” Mr. Hamilton says.

Completion of the Toronto Tank Lines (TTL) transload yard at Pier 25 provides greater rail transport and storage for dry bulk sugar, processed grains, liquid sweeteners, flour and edible oils. “We’ve tripled the number of railcars and will triple it again over the next decade,” Mr. Hamilton states. “As a multimodal industrial hub, providing ready access to marine, rail and road options is essential.”

A new intelligent vehicle management system is being put into place with the system’s \$512,000 cost split by HOPA and the National Trade Corridors Fund (NTCF). The AI technology will monitor the number and types of

cités globales de l’APHO ont doublé depuis que l’amalgamation a été envisagée il y a sept ans.

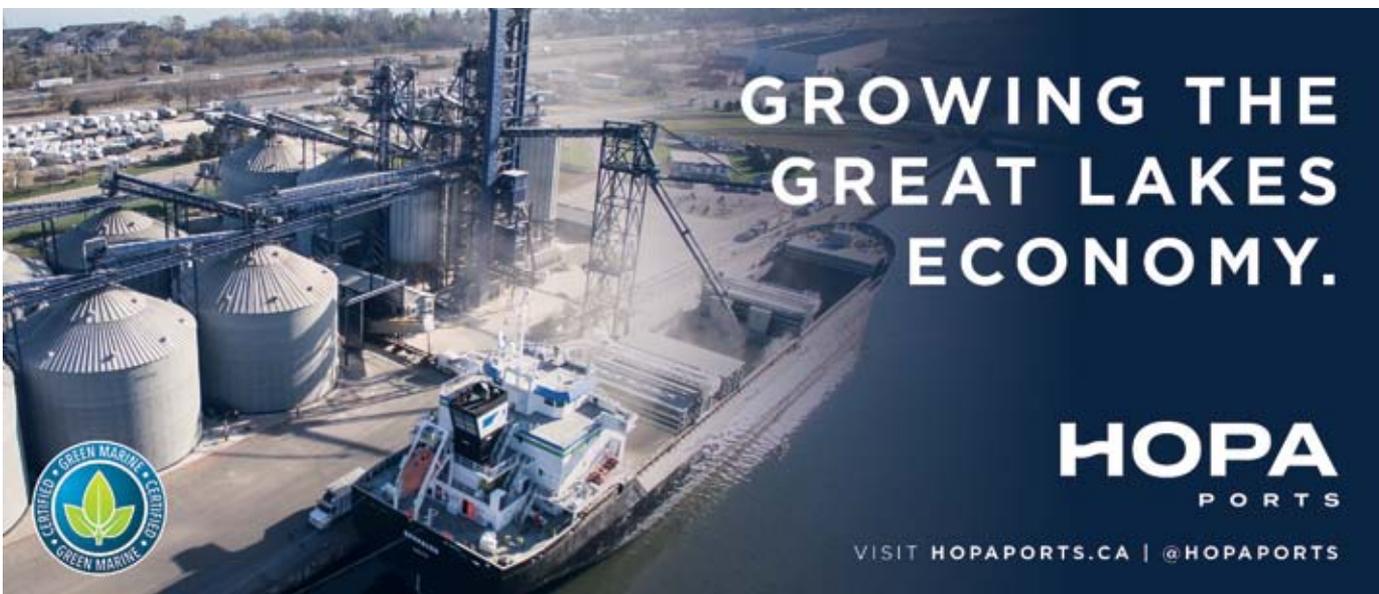
Les améliorations apportées à Oshawa encourageront les agriculteurs de la région de Durham à y déposer leurs récoltes plutôt qu’à Hamilton, 200 ou 300 km plus loin. «En partenariat avec QSL, nous avons doublé la capacité de ce qui est maintenant un terminal céréalier de calibre mondial au port d’Oshawa, dit Ian Hamilton, PDG de l’APHO. Une nouvelle route périphérique facilitera la circulation des camions.»

Le secteur agroalimentaire prend de l’ampleur à l’APHO, SucroCan investissant 135 millions de dollars pour construire la plus grande raffinerie du Canada au quai 15 du port d’Hamilton. Elle remplacera l’usine plus petite construite cinq ans plus tôt, qui avait été la première nouvelle raffinerie au Canada depuis 1958. «Cet investissement phénoménal en suscitera d’autres, pour des milliards de dollars, de confiseurs et autres producteurs d’aliments et de boissons du sud de l’Ontario», dit M. Hamilton.

Le groupe P&H Milling a l’intention de construire une troisième minoterie à leur site du quai 10, faisant de ce complexe le plus grand utilisateur de blé ontarien. La minoterie que P&H a érigée au port en 1975 était la première qui soit construite au Canada en 75 ans.

Le secteur agroalimentaire au port d’Hamilton comprend maintenant 14 entreprises et représente aujourd’hui 31 % du fret du port, contre 10 % en 2009. «Nous avons travaillé étroitement avec nos producteurs agroalimentaires pour établir des installations là où on minimise le transport jusqu’à ce que la transformation ajoute de la valeur à leurs produits», dit M. Hamilton.

La nouvelle gare de transbordement de Toronto Tank Lines (TTL) au quai 25 augmente la capacité de transport ferroviaire et d’entreposage de sucre sec en vrac, de céréales transformées, d’édulcorants liquides, de farine et d’huiles comestibles. «Nous avons triplé le nombre de wagons, et nous le triplerons encore dans la prochaine décennie, dit M. Hamilton. Pour un carrefour industriel multimodal, il est essentiel de donner un accès facile à des options de transport maritime, ferroviaire et routier.»





SINCE  DEPUIS
1961



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

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



FEDNAV

fednav.com



©PortsToronto

PortsToronto is enjoying stable cargo growth and continuing robust cruise business.

PortsToronto connaît une croissance constante du fret et une solide activité en matière de croisières.

trucks going in and out of the port, as well as how long they wait. “We’ll better understand and manage peak times, and further improve traffic flow by possibly creating new staging areas,” Mr. Hamilton says.

HOPA also signed a MoU with an affiliate of Beowulf Electricity & Data owning a 724-hectares (1,800-acre) site on Lake Ontario’s southern shore. The agreement commits to exploring the viability of a shortsea shipping corridor between the Port of Oshawa and a new port in Somerset, New York, with the creation of a multimodal terminal. The route decreases a 402-kilometre (250-mile) drive to a 60-kilometre (37-mile) water transit.

“We’re also looking at containers being shipped without the truck units or drivers,” Mr. Hamilton adds. “This requires a rethink about how cross-border truck cargo is handled, but a service that ran between Windsor and Detroit for a number of years provides a model to build upon.”

He acknowledges the challenges the Canadian Border Services Agency (CBSA) is facing with the current high volume of automobile shipments and increased post-COVID air travel, “but we must find solutions, or Transport Canada won’t fulfil its objectives for establishing more resilient supply chains.”

Port of Thunder Bay

Strong potash shipments along with once again robust and increasingly diversified crops gave the Port of Thunder Bay its second highest cargo volume in 25 seasons in 2023.

Un nouveau système intelligent de gestion des véhicules est en voie d’être mis en place. Son coût de 512 000 \$ est partagé entre l’APHO et le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). La technologie d’IA surveillera le nombre et les types de camions allant et venant du port, ainsi que les temps d’attente. «Nous comprendrons mieux et pourrons gérer mieux les périodes de pointe, et ainsi améliorer la fluidité du trafic, peut-être en créant de nouvelles aires de dépôt», dit M. Hamilton.

L’APHO a aussi signé un protocole d’entente avec une filiale de Beowulf Electricity & Data qui possède un terrain de 724 hectares (1800 acres) sur la rive sud du lac Ontario. L’entente porte sur l’étude d’un corridor de transport maritime à courte distance entre le port d’Oshawa et un nouveau port à Somerset (État de New York), avec la création d’un terminal multimodal. Cette liaison transforme un parcours routier de 402 km (250 milles) en traversée de 60 km (37 milles) sur l’eau.

«Nous examinons aussi la possibilité de transporter des conteneurs sans camion ou chauffeur, ajoute M. Hamilton. Il faudrait reconsidérer la façon dont le fret transfrontalier est transporté, mais un service qui a relié Windsor et Détroit pendant des années peut servir de référence.»

M. Hamilton reconnaît les difficultés que posent à l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) le fort volume actuel d’expéditions d’automobiles et l’accroissement des voyages en avion après la COVID, «mais nous devons trouver des solutions, sinon Transports Canada ne réalisera pas son objectif de créer des chaînes d’approvisionnement plus résilientes».



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.



CONNECT WITH A MEMBER OF
OUR TEAM TO LEARN MORE

hwyh2o@seaway.ca

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

Overall cargo totaled 9,631,725 tons for a 17-per-cent increase over the previous year.

The port saw quadruple the average potash shipments last year as a result in significant part to disruptions in other traditional export corridors. Potash totaled 1,605,479 tons, accounting for more than 16 per cent of the port's overall cargo. Grain totaled 7,262,437 tons compared to the 6.23 million tons five-year average.

Meanwhile, the 2024 outlook for the Port of Thunder Bay appears highly positive. The port handled just shy of 930,000 tons of grain in May, which is the second largest monthly grain tonnage in the last two years. Potash shipments continue to run at record pace.

Spring also saw the arrival of steel pipes at Keefer Terminal, and a return of liquid bulk imports after a year's absence, with the latest delivery being petroleum.

With up to \$6.7 million from the National Trade Corridors Fund, the port has embarked on a three-year project to increase its capacity. The project will involve revamping the rail marshalling yard with new switches and heavyweight tracks. The rail crossing between Keefer Terminal and the marshalling yard will also be upgraded along with the wharf and laydown area.

"Keefer Terminal has really transformed into a hub for cargo transiting between Western Canada and international destinations, primarily as an import hub," Chris Heikkinen, the port's CEO says. "By enabling growth in this trade, which is what this funding is really giving us, we're able to provide more capacity for those backhaul cargoes in the port."

All the work is expected to be done by the end of 2026, with each stage becoming available for cargo as soon as it is completed.

Port Windsor

At Port Windsor, Archer Daniels Midland (ADM) is busily purchasing and processing grain, according to Steve Salmons, the port's CEO and president. "The great news is last year's bumper crops are providing this grain," he says. "And the byproduct resulting from the crushed soybeans or canola seeds used to produce edible oils is in high demand with the plant at Port Windsor now producing 40 per cent of this country's feedstock exports, along with 25 per cent of all the feedstock used in Canada."

Production is expected to increase by another 10 per cent with ADM's \$76-million investment in a new grain drying equipment, expanded storage, greater conveyor-loading capacity, and an automated truck kiosk system. "The investment is primarily to improve through-put to manage the large volumes that ADM needs to supply its 24/7 plant," Mr. Salmons explains. "It will also improve the speed at which ships are loaded."

Agri-food helped Port Windsor to weather the five-month strike at Windsor Salt last year. The halt of all deliveries throughout the labour dispute accounts for the port's 2023 overall tonnage dropping to 3.79 million

Port de Thunder Bay

Les solides volumes de potasse ainsi que des récoltes, de nouveau abondantes et de plus en plus diversifiées, ont fait que le port de Thunder Bay enregistre en 2023 son deuxième meilleur volume de fret en 25 saisons. Le total s'élève à 9 631 725 tonnes, 17 % de plus qu'en 2022.

Les expéditions moyennes de potasse ont quadruplé l'année passée, par suite en bonne part de perturbations dans d'autres corridors d'exportation. Il y a eu 1 605 479 tonnes de potasse, soit plus de 16 % du fret total du port. Pour les céréales, c'était 7 262 437 tonnes, alors que la moyenne quinquennale est de 6,23 millions de tonnes.

Pour 2024, les perspectives du port de Thunder Bay sont rayonnantes. Le port a manutentionné tout près de 930 000 tonnes de céréales en mai, ce qui est le deuxième meilleur résultat des deux dernières années. Les expéditions de potasse continuent à un rythme record.

Au printemps, il y a aussi eu l'arrivée de tuyaux d'acier au terminal Keefer, et les importations de vrac liquide ont recommencé après un hiatus d'un an, la plus récente livraison étant de pétrole.

Avec un apport de 6,7 millions de dollars du Fonds national des corridors commerciaux, le Port a entamé un projet de trois ans pour augmenter sa capacité. La cour de triage ferroviaire bénéficiera de nouveaux aiguillages et de rails pour charges lourdes. Le passage à niveau entre le terminal Keefer et la gare de triage sera amélioré, ainsi que le quai et l'aire de dépôt.

«Le terminal Keefer a réellement été transformé en plaque tournante pour le fret transitant entre l'Ouest canadien et des destinations internationales, principalement pour les importations, dit le PDG du port, Chris Heikkinen. En permettant d'augmenter ce commerce, ce qui est réellement le résultat de ce financement, nous pouvons fournir une plus grande capacité pour les cargaisons de retour.»

Tous les travaux devraient être terminés à la fin de 2026, chaque étape intermédiaire pouvant servir au fret au fur et à mesure.

Port de Windsor

Au port de Windsor, la société Archer Daniels Midland (ADM) s'active à acheter et transformer des céréales, selon Steve Salmons, PDG de l'administration portuaire. «La bonne nouvelle est que les récoltes exceptionnelles de l'année passée fournissent ces céréales, dit-il. Et le sous-produit du broyage du soja ou des graines de canola utilisé pour produire des huiles comestibles est en forte demande. L'usine au port de Windsor en produit maintenant 40 % des exportations du pays et 25 % de ce qui est utilisé au Canada.»

Selon les prévisions, la production augmentera encore de 10 % après l'investissement de 76 millions de dollars d'ADM dans du nouvel équipement de séchage des grains, une plus grande capacité d'entreposage, une plus grande capacité de chargement des convoyeurs et un système de kiosque automatisé pour les camions. «L'investissement vise surtout à améliorer le débit pour pouvoir gérer les forts volumes qu'ADM doit fournir à cette usine qui tourne 24 heures par jour, 7 jours par semaine, explique M. Salmons. Il augmentera aussi la vitesse à laquelle les navires sont chargés.»

EUROPE- GREAT LAKES SERVICE



Liner service between Europe and the Great Lakes

Liner 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



tons from 5.56 million tons a year earlier. “Salt represents about 40% of our volumes, but only 12 per cent of our revenues because it’s not managed on port land,” Mr. Salmons notes. “We’re confident about the Windsor Salt’s long-term prospects with \$100 million recently spent to create a new mining seam for the next 60 years, but somewhat concerned about the lack of information from the new owners.”

Seven months after a new labour contract was negotiated, the Los-Angeles based Stone Canyon Industries announced the layoff of 150 of Windsor Salt’s 250 employees in April. The owners cited inventory stockpiles along with a lack of demand following a mild winter for the Ojibway Mine’s indefinite shutdown.

A final year of building the Gordie Howe International Bridge, along with major road improvements, is resulting in above-average cement and aggregate shipments at Port Windsor.

Meanwhile, the port continues to work in partnership with the Essex Terminal Railway/Morterm on a \$27-million project to build a warehouse for automotive steel as well as a multi-modal platform to use shortsea shipping and rail to reduce Highway 401 congestion. “The docking facility will be more than doubled to accommodate up to three vessels,” Mr. Salmons says. “It will also have the capacity for roll-on roll-off vessels and the shortsea shipping of containers.”

L’agroalimentaire a aidé le port de Windsor à tenir le coup l’année passée pendant la grève de 5 mois à Sel Windsor. L’arrêt de toute livraison pendant la durée du conflit de travail a entraîné la chute du tonnage total du port, à 3,79 millions de tonnes en 2023 par rapport à 5,56 millions en 2022. «Le sel représente environ 40 % de nos volumes, mais seulement 12 % de nos revenus car il n’est pas géré sur les terrains du port, dit M. Salmons. Nous avons confiance dans les perspectives à long terme de Sel Windsor, après les 100 millions de dollars dépensés récemment pour pouvoir exploiter un nouveau filon minier pendant 60 ans, mais nous sommes quelque peu inquiets par le manque d’information venant des nouveaux propriétaires.»

Sept mois après qu’une nouvelle convention collective a été négociée, la société Stone Canyon Industries, de Los Angeles, a annoncé en avril la mise à pied de 150 des 250 employés de Sel Windsor. Les propriétaires ont invoqué le niveau des réserves et la faiblesse de la demande à la suite d’un hiver doux pour expliquer la fermeture de la mine Ojibway pendant une période indéterminée.

Une dernière année de construction du pont international Gordie-Howe et des grands chantiers routiers font que les expéditions de ciment et de granulats sont supérieures à la moyenne au port de Windsor.

Par ailleurs, le Port continue de travailler en partenariat avec Essex Terminal Railway / Morterm à un projet de 27 millions de dollars comprenant la construction d’un entrepôt pour acier automobile ainsi qu’une plateforme multimodale pour le

Port of Johnstown
Ontario, Canada

Toronto → 3.5 hours
Ottawa → 1 hour
Montreal → 2 hours
U.S.A. → 10 minutes
New York City → 6.5 hours

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com
@portofjohnstown.com

transport maritime à courte distance et le transport ferroviaire, afin de réduire la congestion sur l'autoroute 401. «La capacité d'accostage sera plus que doublée, pour pouvoir recevoir jusqu'à trois navires, dit M. Salmons. Elle pourra aussi servir pour des navires rouliers et pour l'expédition de conteneurs par transport maritime à courte distance.»

M. Salmons connaît les problèmes de dotation de l'ASFC, mais insiste que ce n'est pas une raison de tarder à agir. «D'après ce que je comprends, il s'agit d'un problème de dotation et non de politiques qui doit être résolu, dit-il. À défaut, il est illogique de recevoir des fonds du FNCC pour construire une chaîne d'approvisionnement plus résiliente, puis de ne pas pouvoir dédouaner des importations arrivant par transport maritime.»

PortsToronto

PortsToronto en est resté à 2,3 millions de tonnes de fret en 2023, en grande partie du fait de l'activité de construction et de travaux routiers. La plus forte augmentation a été engendrée par la demande de ciment, en hausse de 11 % par rapport à 2022, pour s'établir à 796 644 tonnes. Les autres marchandises principales étaient le sucre (606 060 tonnes) et le sel (685 661 tonnes).

«En plus d'alimenter l'économie de la région, ce fret livré au port par bateau l'année passée a retiré environ 57 000 camions de 40 tonnes de la route à Toronto», fait remarquer Roelof-Jan Steenstra, PDG de PortsToronto.

Aware of the CBSA staffing challenges, Mr. Salmons insists that's no reason to delay. "From what I understand it's a staffing issue rather than a policy hindrance that has to be resolved," he says. "Otherwise, it just doesn't make sense to be receiving NTCF money to build a more resilient supply chain and not be able to clear imports arriving by marine transport."

PortsToronto

PortsToronto held steady with 2.3 million tons of cargo again in 2023 in large part due to construction and road work. The largest increase was generated by the demand for cement, which rose 11 per cent over 2022 to 796,644 tons last year. The other major cargoes were sugar (606,060 tons) and salt (685,661).

"In addition to bolstering the region's economy, this cargo delivered to the port by ship last year removed approximately 57,000 40 mt trucks off Toronto's roads," notes Roelof-Jan Steenstra, PortsToronto's president and CEO.

PortsToronto had 45 cruise ships call last year. This year 36 vessels are scheduled after one cruise line suspended its operations. "We understand it's been acquired by another line and both vessels out of operation this year will return in 2025," Mr. Steenstra relates. "Overall demand is strong for the high-value adventure/explorer voyages on smaller vessels to unique locations that the Great Lakes offer."

PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

PROJECT CARGO GATEWAY
For Western Canada

www.portthunderbay.ca

807-345-6400

Canada

Looking forward, PortsToronto is assessing how to “reimagine transportation” with its resources for Canada’s biggest city. “We’re looking at innovative ways to meet this region’s future commercial, industrial and recreational needs while also being a good neighbour,” Mr. Steenstra says.

Port of Johnstown

The Port of Johnstown had a busy second quarter with 16 ships arriving, nine of which carried salt. “In July, we’ll be welcoming a few more salt vessels,” Robert Dalley, the general manager, adds. “However, we don’t expect 2023’s record year when we had something like 650,000 mt, because there’s frankly no room and back-to-back warm winters has probably lowered demand.”

Significantly more grain activity is expected this autumn with a \$6-million project to add a new energy-efficient grain dryer, two 1,300 ton wet bins, and a 5,000 ton storage bin. Grain storage capacity at the port’s Annex will increase by 14% to 63,700 tons.

“The project will expand our receiving capabilities during the busy harvest months by adding a grain receiving pit,” Mr. Dalley explains. “It should all be ready for the late September harvests.”

Another \$3 million is being spent on improvements to the truck reception and shipping areas. Improvements began with the installation of four self-supporting grain-loading spouts replacing nine that dated back as far as the 1930s. A new grain loading system for containers is expected to be in operation early next year with clients already eagerly awaiting it.

Johnstown is among the ports calling for CBSA services to clear imported containers. “Like other Ontario ports, we’re facing major obstacles with current marine policies that do not allow these imports to come through our facilities,” he says. “We’re continuing to voice our concerns and hope the newly formed Ontario Marine Council, along with the Chamber of Marine Commerce, can help us move this forward as it’s time to put Ontario ports on a level playing field with Quebec ports.”

Mr. Dalley says businesses within a 10-kilometre radius are calling the port for import-related container services. “It’s frustrating to have to turn that business down.”

■ WEST COAST

Port of Vancouver

At Canada’s largest port, total freight traffic increased by 6% in 2023, as terminal operators and supply chain partners moved a record 150.4 million metric tons of cargo. This was a big jump from 2022’s throughput of 141.4 million tons.

Almost as much cargo moved through the Port of Vancouver in 2023 as moved through Canada’s next five largest ports combined. Vancouver arguably handles North America’s most diversified range of cargo—

PortsToronto a accueilli 45 navires de croisière l’année passée. Cette année, c’est 36 navires qui sont attendus, après qu’une compagnie de croisières a suspendu ses activités. «Nous comprenons que la compagnie a été acquise par une autre, et les deux navires hors service cette année reviendront en 2025, rapporte M. Steenstra. Dans l’ensemble, la demande est forte pour les voyages d’aventure/exploration à forte valeur ajoutée sur de plus petits navires, vers les destinations spéciales qu’offrent les Grands Lacs.»

Pour l’avenir, PortsToronto évalue la façon de «réinventer le transport» avec ses ressources, pour la plus grande ville du Canada. «Nous cherchons des façons innovatrices de répondre aux besoins futurs de la région dans les domaines du commerce, de l’industrie et des loisirs, tout en étant aussi un bon voisin», dit M. Steenstra.

Port de Johnstown

Le port de Johnstown a connu un deuxième trimestre animé, recevant 16 navires, dont 9 transportant du sel. «En juillet, nous accueillerons quelques navires de sel en plus, précise Richard Dalley, le directeur général. Cependant, nous ne prévoyons pas égaler l’année record de 2023, quand nous avons eu quelque 650 000 tonnes, parce qu’il n’y a franchement pas de place, et des hivers doux consécutifs ont probablement réduit la demande.»

Il devrait y avoir sensiblement plus d’activité du côté des céréales cet automne, avec un projet de 6 millions de dollars pour ajouter un séchoir à céréales haute efficacité, deux cellules humides de 1300 tonnes et une cellule de stockage de 5000 tonnes. La capacité de stockage de céréales dans l’annexe du port augmentera de 14 %, à 63 700 tonnes.

«Le projet accroîtra notre capacité de manutention dans les mois de récolte, en ajoutant un silo à grains, explique M. Dalley. Tout devrait être prêt pour les récoltes de la fin septembre.»

En outre, 3 millions de dollars seront dépensés pour améliorer les zones d’expédition et de réception des camions. Quatre goulottes autoporteuses de chargement à céréales ont été installées en remplacement de neuf qui dataient d’aussi loin que les années 1930. Un nouveau système de chargement de céréales – très attendu des clients – devrait être en service au début de l’année prochaine.

Johnstown est un des ports demandant des services de l’ASFC pour dédouaner les conteneurs importés. «Comme d’autres ports ontariens, nous faisons face à de grands obstacles avec les politiques maritimes actuelles ne permettant pas que ces importations arrivent par nos installations, dit M. Dalley. Nous continuons d’exprimer nos préoccupations et espérons que le nouveau Conseil maritime de l’Ontario, de concert avec la Chambre de commerce maritime, puisse nous aider à faire avancer ce dossier, car il est temps que les ports de l’Ontario soient sur un pied d’égalité avec les ports du Québec.»

M. Dalley signale que des entreprises dans un rayon de 10 km font appel au port pour des services liés à l’importation de conteneurs. «Il est frustrant de devoir refuser ces clients.»

■ CÔTE OUEST

Port de Vancouver

Au plus grand port du Canada, le fret total a augmenté de 6 % en 2023. Les exploitants de terminaux et les partenaires de la



©DP WORLD IN CANADA

The completion of the \$350 million expansion of DP World's Centerm container terminal has been a recent major highlight among significant developments at the Port of Vancouver.

L'achèvement de l'agrandissement de 350 millions de dollars du terminal à conteneurs Centerm de DP World, a été un des grands développements récents au port de Vancouver.

chaîne d'approvisionnement ont déplacé un volume record de 150,4 millions de tonnes. Il s'agit d'un bond appréciable par rapport aux 141,4 millions de tonnes de 2022.

Presque autant de marchandises ont transité par le port de Vancouver en 2023 que par les cinq autres ports les plus importants du Canada réunis. Vancouver gère peut-être la gamme de marchandises la plus diversifiée d'Amérique du Nord, y compris du vrac, des conteneurs, des marchandises diverses et des automobiles, le tout en plus des croisières.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser qualifie 2023 d'année mitigée, avec une croissance dans certains secteurs et un ralentissement dans d'autres. Les exportations de vrac et de conteneurs, les importations d'automobiles et les croisières ont toutes augmenté, les exportations de céréales atteignant un niveau presque record. Les importations de conteneurs ont diminué, conformément aux tendances observées sur toute la côte ouest.

«Bien qu'il y ait eu un ralentissement des volumes de conteneurs transitant par le port de Vancouver en 2023, le secteur canadien des conteneurs reste sur une trajectoire de croissance à long terme, a noté le PDG, Peter Xotta, en commentant les résultats annuels. Nous avons vu des signes en-

including bulk, containers, breakbulk and automobiles, as well as overseeing cruise.

The Vancouver Fraser Port Authority qualified 2023 as a mixed year, with growth in some sectors and softening in others. Bulk and containerized exports, auto imports and cruise all grew—including near-record grain exports—while container imports softened in line with trends seen across the West Coast.

“While there was a softening of container volumes moving through the Port of Vancouver in 2023, Canada's container sector remains on a long-term growth trajectory and we saw encouraging signs of recovery in Q4 as year-over-year volumes started to grow,” Peter Xotta, president and CEO, commented when the annual results were released. Container volumes in 2023 declined 12% year-over-year.

However, the recovery trend has continued, with container volume in the first five months of 2024 totalling 1.47 million TEUs – or approximately 15% above the corresponding period last year.

“The record cargo and export volumes moved last year demonstrate that one of the port's key strengths and

competitive advantages continues to be its diversification—both in terms of the commodities it can handle and the countries it connects to,” Mr. Xotta said.

Trade last year was affected by a number of global and domestic challenges, including a cooling global economy, geo-political issues such as disruptions to the Panama Canal and Red Sea trade routes, and a strike in July that disrupted container, bulk, breakbulk and auto terminals.

Bulk exports spiked 13% in 2023, compared to 2022, to reach a record 91.5 million tons—including increases in grain, sulphur, coal and petroleum product volumes. Nine bulk grain terminals at the port helped to export 14.7 million tons of wheat to 38 different countries, a 52% year-over-year increase, while canola exports increased 36% to 7 million tons and specialty crops grew 30% to 4 million tons.

Meanwhile, key port capacity and optimization projects that progressed in 2023 included the completion of the \$350 million Centerm container terminal expansion in partnership with DP World and the federal and B.C. environmental approvals (with many conditions) of the Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) project. If all goes according to plan for the long-delayed RBT2 project, terminal operations are slated to start in the early 2030s. The new container terminal – now expected to cost close to \$2 billion - would add an additional 2.4 million TEUs of capacity and boost Canada’s west coast container capacity by approximately 30%.

Port of Prince Rupert

The closest North American West Coast port to Asia in 2023 handled 23.5 million tons of cargo, five percent less than in 2022. Hardest hit was container traffic, which plunged by 32% to 7 million tons. Thus, container cargo translated into TEUs fell from just over one million units in 2022 to 704,248 TEUs in 2023.

This marked the third consecutive year of volume decline and reflected challenges of shifting global shipping routes, soft demand for imports, and competition with other North American trade gateways for discretionary cargo, Prince Rupert port officials have noted. The July 2023 docker strike in British Columbia ports which had a major impact on Canadian supply chains was another important factor, industry observers indicated.

Nevertheless, there was solid growth in exports of energy and dry bulk products and strong shipments of wood pellets to Europe and Asia.

And a recovery trend appeared to be gaining traction in the first half of 2024, with total cumulative throughput in May slightly above a year-earlier while DP World Fairview Container Terminal volume in May totalled 869,040 tons versus 784,580 tons a year-earlier.

“The Port of Prince Rupert is at a critical juncture, and we are focused on actively expanding the services, capacity, and capabilities required to strengthen our competitive advantage that trade partners and industry have come to rely on and grow our gateway,” said Shaun

courageants de reprise au quatrième trimestre, les volumes d’une année sur l’autre ayant commencé à augmenter.» Les volumes de conteneurs ont baissé de 12 % en 2023.

Cependant, la tendance à la reprise se confirme. Le trafic de conteneurs s’élevait à 1,47 million d’EVP dans les cinq premiers mois de 2024, soit environ 15 % de plus que dans la même période en 2023.

«Les volumes records de marchandises et d’exportations transportées l’année dernière montrent que l’une des principales forces – et l’un des principaux avantages concurrentiels – du port reste sa diversification, tant en ce qui concerne les marchandises qu’il peut traiter que les pays auxquels il est relié», dit M. Xotta.

L’année dernière, le commerce a été affecté par un certain nombre de défis mondiaux et nationaux, y compris le ralentissement de l’économie mondiale, des problèmes géopolitiques comme les perturbations des routes commerciales empruntant le canal de Panama et la mer Rouge, ainsi qu’une grève, en juillet, qui a affecté les terminaux de conteneurs, de vrac, de marchandises diverses et d’automobiles.

Les exportations de vrac ont grimpé de 13 % en 2023, par rapport à 2022, pour atteindre le chiffre record de 91,5 millions de tonnes. Les volumes de céréales, de soufre, de charbon et de produits pétroliers ont tous augmenté. Neuf terminaux de céréales en vrac dans le port ont contribué à l’exportation de 14,7 millions de tonnes de blé vers 38 pays différents, soit une augmentation de 52 % d’une année sur l’autre, tandis que les exportations de canola ont augmenté de 36 % pour atteindre 7 millions de tonnes et que les cultures spécialisées ont augmenté de 30 %, à 4 millions de tonnes.

Pendant ce temps, d’importants projets visant à augmenter la capacité et optimiser les opérations du port ont progressé en 2023. L’agrandissement du terminal à conteneurs Centerm, au coût de 350 millions de dollars, a été mené à bien en partenariat avec DP World. Le projet de terminal 2 à Roberts Bank (RBT2) a reçu l’approbation environnementale fédérale et provinciale (avec de nombreuses conditions). Si tout se passe comme prévu pour le projet RBT2 qui a été tant retardé, les opérations y commenceront au début des années 2030. Le nouveau terminal à conteneurs, dont le coût prévu frise maintenant les 2 milliards de dollars, ajoutera 2,4 millions d’EVP de capacité. La capacité du Canada sur la côte ouest augmentera ainsi d’environ 30 %.

Port de Prince Rupert

Le port de la côte ouest nord-américaine le plus près de l’Asie a manutentionné 23,5 millions de tonnes de fret en 2023, 5 % de moins qu’en 2022. Le trafic de conteneurs a le plus souffert, chutant de 32 %, à 7 millions de tonnes. En termes d’EVP, le volume est passé d’un peu plus de 1 million en 2022 à 704 248 en 2023.

Il s’agit d’une troisième année consécutive de baisse des volumes, qui selon des représentants du port reflète les défis posés par la modification des routes maritimes mondiales, la faiblesse de la demande d’importations et la concurrence d’autres portes d’entrée commerciales nord-américaines pour le fret discrétionnaire. Des observateurs de l’industrie notent que la grève des débardeurs dans les ports de Colombie-Britannique, en juillet 2023, est un autre facteur important.

Malgré tout, il y a eu une bonne croissance dans les exportations d’énergie et de vrac sec, et un solide volume d’expéditions de granules de bois vers l’Europe et l’Asie.



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



©NPA

Construction of an enlarged DP World Duke Point terminal in the Port of Nanaimo is slated to break ground in September 2024.

La construction d'un terminal DP World agrandi à la pointe Duke, au port de Nanaimo, devrait commencer en septembre 2024.

Stevenson, President and CEO, Prince Rupert Port Authority, in commenting on the 2023 performance.

“The 2023 results underscore the importance of the projects already underway to develop large-scale transloading infrastructure and build new energy export facilities. These developments will open a new chapter in intermodal trade at the Port and anchor Canada’s role in global energy security for decades to come.”

Construction was started in 2023 on the \$750-million Ridley Island Export Logistics Project – subsequently re-named CANXPORT. It is an innovative large-scale facility that will provide rail-to-container transloading of multiple export products. RayMont Logistics will develop and operate the site’s transload facilities that will provide a total capacity of 400,000 TEUs annually and is to commence operations in Q3 2026.

This past May, it was announced that the Canada Infrastructure Bank (CIB) reached financial close on a \$150 million loan to the Prince Rupert Port Authority for the first phase of the CANXPORT project. This is the CIB’s first investment in a Canadian port.

Also in May, Vopak and AltaGas confirmed a big investment decision on the Ridley Energy Export Facility (REEF). This represented the largest investment in the Port’s history, with a capital cost of \$1.35 billion. REEF will provide unprecedented market access for

Une reprise semblait s’amorcer au premier semestre de 2024. Le volume total cumulatif jusqu’en mai était légèrement supérieur à l’année précédente. Le terminal à conteneurs Fairview de DP World en était à 869 040 tonnes en mai, contre 784 580 tonnes un an plus tôt.

«Le port de Prince Rupert se trouve à un moment critique, a déclaré Shaun Stevenson, PDG de l’Administration portuaire de Prince Rupert. Nous nous concentrons sur l’expansion active des services, de la capacité et des compétences nécessaires pour renforcer notre avantage concurrentiel sur lequel les partenaires commerciaux et l’industrie comptent et pour développer notre porte d’entrée.

«Les résultats de 2023 soulignent l’importance des projets déjà en cours pour développer une infrastructure de transbordement à grande échelle et construire de nouvelles installations d’exportation d’énergie. Ces développements ouvriront un nouveau chapitre dans le commerce intermodal au port et ancreront le rôle du Canada dans la sécurité énergétique mondiale pour les décennies à venir.»

La construction du projet de logistique d’exportation de l’île Ridley, d’une valeur de 750 millions de dollars, a commencé en 2023. On l’appelle maintenant CANXPORT, et il s’agit d’une installation innovante à grande échelle qui permettra le transbordement de plusieurs produits d’exportation, du rail à des conteneurs. RayMont Logistics développera et exploitera les installations de transbordement du site qui fourniront une capacité totale de 400 000 EVP par an. Les opérations débute-ront au troisième trimestre 2026.

En mai dernier, il a été annoncé que la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) avait bouclé un prêt de 150 millions de dollars à l'Administration portuaire de Prince Rupert pour la première phase du projet CANXPORT. C'est le premier investissement de la BIC dans un port canadien.

Également en mai, Vopak et AltaGas ont confirmé une importante décision d'investissement dans l'installation d'exportation d'énergie Ridley (REEF). Il s'agit du plus important investissement de l'histoire du port de Prince Rupert, s'élevant à 1,35 milliard de dollars. L'installation fournira au secteur canadien de l'énergie un accès inédit aux marchés, en facilitant l'exportation de gaz de pétrole liquéfié, de méthanol et d'autres liquides en vrac.

Port de Nanaimo

Le volume total de fret au port de Nanaimo s'élevait à 3,9 millions de tonnes en 2023, contre 4,1 millions en 2022 et 4,3 millions en 2021. Les grumes et autres produits forestiers ont continué de prédominer, avec respectivement 1,3 million et 1,5 million de tonnes en 2023. Le trafic de conteneurs a atteint 240 000 tonnes, ou 20 236 EVP.

Dans son infobulletin du printemps 2024, l'Administration portuaire de Nanaimo a signalé la remarquable croissance du Centre de traitement des véhicules de la Colombie-Britannique (BCVPC): «Au cours de la dernière année, le BCVPC a enregistré une augmentation substantielle du volume de véhicules traités, ce qui illustre l'importance croissante du centre dans le réseau mondial de distribution automobile.»

Le succès du BCVPC se voit dans l'expansion de sa gamme de services, allant des inspections préalables à la livraison et des installations d'accessoires aux modifications personnalisées et aux contrôles de qualité détaillés.

Par ailleurs, en parlant de la phase 2/3 du projet de la pointe Duke, l'Administration portuaire de Nanaimo rapporte que l'investissement de 100 millions de dollars du Port et de ses partenaires DP World, la Province de Colombie-Britannique et le Fonds national des corridors commerciaux est en voie de se concrétiser en septembre 2024. Les travaux augmenteront la capacité du terminal de desservir des petits porte-conteneurs et agrandira le terrain disponible pour la manutention de biens importés ou exportés. Autre avantage, alors que des barges porte-conteneurs arriveront plus fréquemment, le terminal pourra desservir simultanément un navire de marchandises générales et une de ces barges. De plus, une grue de quai au diesel sera remplacée par deux grues électriques pour conteneurs plus modernes, plus grandes et plus productives.

Dans le contexte de l'initiative Nanaimo Gateway (phase 4 à la pointe Duke) et de perspectives à plus long terme, le Port a résolu, en partenariat avec le Fonds national des corridors commerciaux et la Vancouver Island Economic Alliance (VIEA) d'explorer le rôle de Nanaimo dans le réseau de la chaîne d'approvisionnement nationale.

À l'issue d'un processus concurrentiel d'appel d'offres et en tenant compte des avis du Port, de la VIEA et d'autres parties prenantes, un contrat de recherche a été attribué à Deloitte. À côté de la zone visée par la phase 2/3 et exploitée par DP World, il y a 30 acres de plus ayant une profondeur d'eau exceptionnelle d'environ 18,5 mètres. Comme il y a aussi dans un rayon de 10 km une abondance de terrains industriels dans

Canada's energy sector by facilitating the export of liquefied petroleum gases, methanol, and other bulk liquids.

Port of Nanaimo

At the Port of Nanaimo, total cargo in 2023 amounted to 3.9 million tons versus 4.1 million tons in 2022 and 4.3 million tons in 2021. Forest products and logs have continued to be the leading cargo categories, respectively totalling 1.3 million tons and 1.5 million tons in 2023. Container traffic added up to 240,000 tons representing 20,236 TEUs.

In its spring 2024 newsletter, the Nanaimo Port Authority highlighted the "remarkable growth" of the BC Vehicle Processing Centre (BCVPC). "In the past year, the BCVPC has seen a substantial increase in the volume of vehicles processed, illustrating the centre's growing importance in the global automotive distribution network."

The centre's success is reflected in the expanding range of services offered – from pre-delivery inspections and accessory installations to custom modifications and detailed quality check.

Meanwhile, referring to Duke Point Phase 2/3, the NPA reports that the Port of Nanaimo and partners DP World, Province of BC, and the National Trade Corridor Fund Duke Point terminal investment of over \$100m is slated to break ground in September 2024. This long-anticipated terminal upgrade and construction project will increase the terminal's capability to handle small containerships and provide additional property for import/export goods handling. Another advantage will be its ability to service a general cargo ship and a more frequently scheduled container barge simultaneously. Additionally, a legacy diesel container quay crane will be retired, and two newer and larger and more productive electric container cranes will take its place.

Within the context of the Nanaimo Gateway Initiative (Duke Point Phase 4) and longer term perspectives, the Port has partnered with the National Trade Corridor Fund and the Vancouver Island Economic Alliance to explore Nanaimo's role in Canada's broader national supply chain network.

After a competitive Request for Proposal Process that included the Port, VIEA, and other stakeholders input, a research contract was awarded to Deloitte. Adjacent to the Ports currently funded Phase 2/3 expansion operated by DP World, are an additional 30 acres with unique water depths of approximately 18.5 metres. This coupled with an abundance of strategically located industrial lands within 10kms, offer a unique opportunity to investigate how these attributes can support Canada, and Vancouver Islands supply chain resilience and increased trade interests.

Port Alberni

At Port Alberni near the southwest end of Vancouver Island, total traffic in 2023 amounted to 475,000 tons versus 614,000 tons in 2022. The Port's primary exports of logs declined in 2023 at 170,081 tons, a 30% drop from



©PAPA

While log and forestry exports remain the central source of cargo business, Port Alberni is pursuing a diversification strategy focused on its PATH – Port Alberni Transshipment Hub) – project which would allow for the efficient transshipment of containers between the Lower Mainland and Puget Sound in Washington State.

Les exportations de grumes et autres produits forestiers restent au cœur de ses activités, mais Port Alberni poursuit une stratégie de diversification axée sur son projet PATH (Port Alberni Transshipment Hub). Ce modèle de plaque tournante permettrait le transbordement efficace de conteneurs entre la vallée du bas Fraser et Puget Sound, dans l'État de Washington.

242,401 tons shipped in 2022. Forestry exports in first quarter 2024 were not showing an uptick.

According to the British Columbia Ministry of Forests, declines in forestry exports since 2022 are largely due to the previous pine beetle infestation, the impact of record wildfires, and adverse market conditions leading to mill closures. Western Canadian Timber Products Ltd. Operations Manager Stan Marshall added: “With a shrinking forest supply area, it’s getting harder to find places for cutting when you can’t access old growth forests.”

But President and CEO Zoran Knezevic stressed: “The Port Alberni Port Authority (PAPA) has diversified its operations to remain financially stable, despite the decline in lumber shipments. The port has rented out space to various tenants, including bus companies, marine businesses, and food vendors, which has brought in new employment opportunities.

“Along with operating a campground, the Port also oversees The Dock+, a shared 17,000 sq ft. facility, consisting of a commercial kitchen, processing space, cold storage, blast freezer, and ice plant. The Dock+ recently received \$3 million in funding towards a 3000 sq ft ex-

des emplacements stratégiques, il est tout indiqué d’examiner la façon dont tous ces attributs pourraient contribuer à un accroissement du commerce et à la résilience de la chaîne d’approvisionnement du Canada et de l’île de Vancouver.

Port de Port Alberni

Au port de Port Alberni, au sud-ouest de l’île de Vancouver, le trafic total a atteint 475 000 tonnes en 2023, contre 614 000 en 2022. Les principales exportations du port, les grumes, ont baissé de 30 %: 170 081 tonnes par rapport aux 242 401 tonnes expédiées en 2022. Les exportations forestières n’affichaient guère de redressement au premier trimestre de 2024.

Selon le ministère des Forêts de la Colombie-Britannique, la baisse des exportations forestières constatée depuis 2022 est largement attribuable à l’infestation précédente par le dendroctone du pin, les répercussions de feux de forêt et la conjoncture défavorable du marché qui a mené à des fermetures d’usines. Le directeur des opérations de la société Western Canadian Timber Products Ltd., Stan Marshall, ajoute une précision: «Avec une superficie forestière réduite, il devient plus difficile de trouver des zones exploitables quand on ne peut pas accéder à des forêts de peuplement mûr.»

Cependant, insiste Zoran Knezevic, PDG de l'Administration portuaire de Port Alberni (APPA): «L'APPA a diversifié ses activités pour assurer sa stabilité financière malgré le déclin des expéditions de bois. Le Port a loué de l'espace à divers locataires, y compris des compagnies d'autobus, des entreprises maritimes et des vendeurs d'aliments, ce qui a créé de nouvelles possibilités d'emploi.

«En plus d'exploiter un terrain de camping, le Port gère The Dock+, une installation de 17 000 pieds carrés comprenant une cuisine commerciale, une aire de transformation, un entrepôt frigorifique, un surgélateur et une usine à glace. Le Dock+ a récemment reçu 3 millions de dollars de financement pour un agrandissement de 3000 pieds carrés pour aider les producteurs alimentaires locaux et des partenaires de la communauté, y compris des partenaires autochtones.»

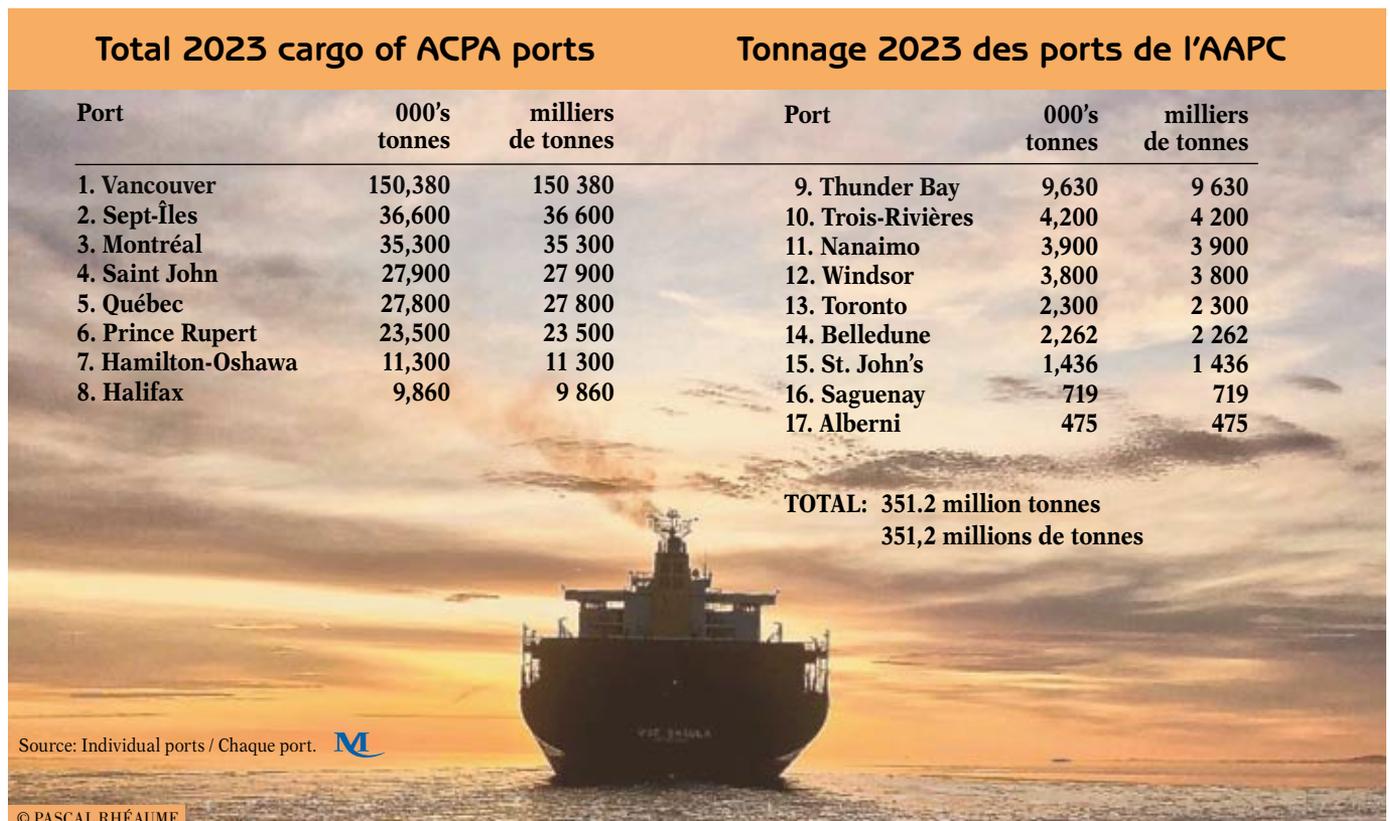
M. Knezevic ajoute que cette diversification a aussi fait bouger les choses sur la rive, renouvelant l'intérêt porté au Port Alberni Transshipment Hub (PATH), un projet de terminal à conteneurs moderne. Le PATH est un modèle de plaque tournante qui permettrait le transbordement efficace de conteneurs entre la vallée du bas Fraser et Puget Sound, dans l'État de Washington. La région desservie compte plus de 13 millions d'habitants. 

Diversification has also led to increased movement on the waterfront, renewing interest in the Port Alberni Transshipment Hub (PATH), a proposed modern container terminal.

La diversification a aussi fait bouger les choses sur la rive, renouvelant l'intérêt porté au Port Alberni Transshipment Hub (PATH), un projet de terminal à conteneurs moderne.

pansion to continue supporting local food producers and community partners, including Indigenous partners.”

Mr. Knezevic further noted that this diversification has also led to increased movement on the waterfront, renewing interest in the Port Alberni Transshipment Hub (PATH), a proposed modern container terminal. PATH is a hub-and-spoke model that would allow for efficient transshipment of containers between the Lower Mainland and Puget Sound in Washington State, serving a catchment area of over 13 million people. 



Canada multiplies initiatives to expand footholds amidst rising geopolitical challenges



Colin Laughlan

In an extensive bid to secure economic footholds – and establish new ones – Canada has advanced into the Indo-Pacific region with a profusion of trade and investment initiatives over the past year. It is a critical high-stakes venture in a region home to several of the world’s fastest growing economies and six of our top 13 trading partners globally. Canada’s total two-way trade with the Region dipped from \$270-billion in 2022 to \$257-billion in 2023, although a robust agricultural sector increased by close to \$1 billion to \$31.1 billion in the same period. At the same time, the Region is fraught with political and military tensions as national protectionist policies and ideological power alignments redefine Canada’s international trade in a shifting world order happening on multiple levels.

“We are now in a different era,” said Vina Nadjibulla, Vice President of Research and Strategy of the Vancou-

ver headquartered Asia Pacific Foundation of Canada (APFC). “This is now trade but through the lens of national security and economic security – geopolitics is very much back.”

In an interview, Ms. Nadjibulla explained that Canada’s trade policy would no longer remain separate from national security and environmental issues. “All these issues are now intersecting, and Canada needs to play at that level,” she said. “We can’t just engage in transactional trade. We need to develop economic statecraft to be able to protect our interests and our values.” The new paradigm, she explained, requires deepening Canada’s international relationships and partnerships, “to be seen not only as actor that’s invested in the overall security of the Indo-Pacific, but also more globally.”



Le Canada multiplie les initiatives pour augmenter sa présence malgré les tensions géopolitiques

Situated on the southern coast of South Korea, Busan is home to the country's largest industrial area and sixth-busiest port in the world, shipping 40% of Korean exports.

Busan, sur la côte sud de la Corée du Sud, est la plus grande zone industrielle du pays et le sixième port le plus achalandé au monde, assurant 40 % des exportations coréennes.

©DREAMSTIME

Tenant à conforter ses têtes de pont économiques – et à en établir de nouvelles –, le Canada a lancé dans la dernière année une multitude d'initiatives en matière de commerce et d'investissement. Les enjeux sont majeurs, la région comptant plusieurs des économies qui connaissent la plus forte croissance du monde, et 6 de nos 13 plus grands partenaires commerciaux. Le commerce bilatéral du Canada avec la région a baissé, de 270 milliards de dollars en 2022 à 257 milliards en 2023, bien que le secteur agricole ait en même temps connu une hausse de presque 1 milliard de dollars, pour atteindre 31,1 milliards. La région connaît actuellement des tensions politiques et militaires, et les politiques nationales protectionnistes ainsi que l'évolution des allégeances axées sur l'idéologie ou le pouvoir redéfinissent le commerce international du Canada dans le cadre d'un ordre mondial en mutation à plusieurs niveaux.

«Nous sommes maintenant dans une nouvelle ère», dit Vina Nadjibulla, vice-présidente, Recherche et stratégie, de la Fondation Asie Pacifique du Canada (FAPC) qui a son siège social à Vancouver. «C'est désormais le commerce dans l'optique de la sécurité nationale et de la sécurité économique – c'est décidément le retour de la géopolitique.»

En entrevue, Mme Nadjibulla expliquait que la politique commerciale du Canada ne serait plus distincte des enjeux de sécurité nationale et d'environnement: «Toutes ces questions se recoupent maintenant, et le Canada doit agir en conséquence. Nous ne pouvons pas nous livrer simplement à du commerce transactionnel. Nous devons développer notre capacité d'action économique, en tant qu'État, pour protéger nos intérêts et nos valeurs.» Le nouveau paradigme, selon elle, exige d'approfondir les relations et partenariats internationaux du Canada «de façon à ce que le Canada soit vu comme



©APFC

To that end, the APFC is playing a key role as both a think-tank and a convening centre for thought leaders across Asia and Canada in the implementation of Canada's Indo-Pacific Strategy announced in November 2022. This past February more than 460 investors, policy makers, and business leaders came together at two inaugural Canada-in-Asia Conferences at the APFC's new satellite office in Singapore, this year focusing on issues around Agri-food and Climate Solutions.

Government-led trade initiatives also proliferated earlier this year. Canada's Minister of Export Promotion, International Trade and Economic Development, Mary Ng, told *Maritime Magazine* by email in June: "Since last fall, I have led Team Canada Trade Missions to Japan, Malaysia, Vietnam and South Korea. Building on the success of the recent Team Canada Trade Missions, I look forward to leading another diverse group of Canadian businesses and organizations in the fall to Indonesia and The Philippines."

The official opening in February of Canada's new Indo-Pacific Agriculture Office in Manila by Minister of Agriculture and Agri-food, Lawrence MacAulay, was also widely applauded across all segments of Canada's grain industry, which saw \$22.8 billion in exports to the Region in 2023.

Canola exports loom large

Dave Carey, Vice President of Government and Industry Relations for the Canadian Canola Growers Association, speaks for one of the largest Canadian agricultural export segments. He described the new Office as "an important symbol to our trading partners that Canada is here to stay." He said having Canadian experts on the ground building relationships with local regulators, the industry can "get ahead of, and alleviate, any potential non-tariff trade barriers." He sees other markets with potential for more uptake of Canola oil and meal being Pakistan, Bangladesh, Vietnam, Thailand, Indonesia and The

Asia Pacific Foundation of Canada's Vina Nadjibulla stresses that Canadian trade policy can no longer remain separate from national security and environmental issues.

Selon Vina Nadjibulla, de la Fondation Asie Pacifique du Canada, la politique commerciale du Canada ne peut plus rester distincte des enjeux de sécurité nationale et d'environnement.

un acteur s'investissant dans la sécurité globale non seulement de l'Indo-Pacifique, mais aussi davantage à l'échelle mondiale.

Dans cette optique, la FAPC joue un rôle clé tant comme groupe de réflexion que comme lieu de rencontre de leaders d'opinion d'Asie et du Canada dans la mise en œuvre de la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique annoncée en novembre 2022. En février dernier, plus de 460 investisseurs, décideurs et chefs d'entreprise ont participé aux deux premières conférences «Canada en Asie» tenues au bureau de la FAPC à Singapour et portant sur l'agroalimentaire et les solutions climatiques.

Des initiatives gouvernementales ont aussi proliféré au début de cette année. En juin, la ministre de la Promotion des exportations, du Commerce international et du Développement économique du Canada, Mary Ng, faisait le point sur son action dans un courriel au *Maritime Magazine*: «Depuis l'automne dernier, j'ai dirigé des missions commerciales de l'Équipe Canada au Japon, en Malaisie, au Vietnam et en Corée du Sud. Pour donner suite au succès de récentes missions commerciales de l'Équipe Canada, je dirigerai un nouveau groupe diversifié d'entreprises et d'autres organisations canadiennes qui se rendra cet automne en Indonésie et aux Philippines.»

Par ailleurs, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada, Lawrence MacAulay, a inauguré en février le nouveau Bureau indo-pacifique du Canada pour l'agriculture, à Manille. Tous les segments de l'industrie céréalière du Canada, dont les exportations dans la région s'élevaient à 22,8 milliards de dollars en 2023, y ont applaudi.

Le canola en vedette

Dave Carey, vice-président, Relations avec le gouvernement et l'industrie de l'Association canadienne des producteurs de canola, parle au nom d'un des plus grands secteurs exportateurs de produits agricoles canadiens. Il considère que le nouveau bureau est «un important symbole disant à nos partenaires commerciaux que le Canada est là pour rester». Selon lui, le fait d'avoir des spécialistes canadiens sur le terrain pour renforcer les relations avec les instances de réglementation permet à l'industrie de «parer et d'atténuer tout éventuel obstacle non tarifaire au commerce». Il pense que davantage d'huile et de tourteau de canola pourraient être exportés au Pakistan, au Bangladesh, au Vietnam, en Thaïlande, en Indonésie et aux Philippines, «surtout que la capacité de trituration pourrait augmenter dans l'Ouest canadien».



YOUR TRUSTED GLOBAL LOGISTICS PARTNER

END-TO-END SOLUTIONS FOR ALL BUSINESSES

With major terminals strategically located on the west and east coasts of Canada, DP World offers a world-class logistics network that efficiently connects businesses of all sizes to global markets. Our innovative technology and seamless partnerships enhance efficiency across the entire supply chain. From continent to continent, we provide smart end-to-end logistics solutions to Canadian importers and exporters.

LEARN MORE >



Philippines, “particularly as we’re looking at more crush capacity in western Canada.”

Canada’s sub-national activity also expanded in the Region. In April, British Columbia opened its Taiwan Trade and Invest Office in Taipei, where it foresees opportunities in ICT, life sciences, critical minerals, cleantech, and agriculture, seafood, and beverage markets. This was followed in May with a Taiwanese delegation to Canada involving energy talks around collaboration on hydrogen development.

Also at the provincial level, there was a ray of light in the easing of Canada’s current political tensions with India. With a diplomatic breakdown over the murder in Canada with purported links to agents of the Indian government continuing since September 2023, trade talks between the two countries have been on hold. This past May, the Government of India restored diplomatic status to the Managing Director of Saskatchewan’s trade and investment office in New Delhi. Saskatchewan exports to India in 2023 were valued at \$1.3 billion with \$700 million tied directly to agri-food products, and the province is also a top supplier to India of potash, wood pulp, lentils, peas, and non-durum wheat. Showing a degree of caution, however, Saskatchewan’s Minister of Trade and Export Development, Jeremy Harrison, informed *Maritime Magazine* that the decision to return diplomatic privileges to the official “does not impact the existing diplomatic standings between Canada and India.”

In the midst of the several spring trade and investment announcements, the HMCS Montreal slipped quietly away from the Scotian Navy Reserve in Halifax in mid-April – the first of three Canadian warships to be deployed to the Indo-Pacific, and a reminder of the full scope of Canada’s strategic involvement in the Region. By early May, while combining trade talks with issues around Indo-Pacific peace and stability, the Philippines Foreign Secretary Enrique Manalo arrived in Ottawa. His visit came in advance of another Team Canada trade mission to The Philippines later this year, but at the same time Mr. Manalo was seeking Canadian support against China’s naval aggression on Filipino fishers. His visit followed a meeting in Washington one month earlier, where there was a strong affirmation of the tri-lateral Indo-Pacific defence pact between The Philippines, Japan, and the USA. It is an example of the complex global inter-relations that affect Canada’s decision-making.

U.S. remains biggest trading partner

Recognizing the reality of Canada’s close ties to its largest trading partner the USA, Ms. Nadjibulla acknowledges that the U.S. is still a dominant force even in Canada’s Indo-Pacific trade diversification efforts.

“From one level Canada’s trade will always be predominantly focused on the U.S., and I think that will continue to be the most important trading relationship for us,” she said. “And as the U.S. withdraws from the international liberal trade based order of the WTO and the deep integration that we saw over the last 30 years, that will have ramifications for Canada: U.S. difficulties with China, the kind of overall restructuring, friendshor-

L’activité canadienne infranationale a aussi pris de l’ampleur dans la région. En avril, la Colombie-Britannique a ouvert un bureau du commerce et de l’investissement à Taipei (Taïwan). Elle y voit des possibilités dans les domaines de la technologie informatique, des sciences de la vie, des minéraux critiques, des technologies propres, des produits agricoles, des fruits de mer et des boissons. En mai, une délégation taïwanaise s’est rendue au Canada pour discuter de collaboration dans la production d’hydrogène.

C’est également du côté des relations provinciales qu’est venue une lueur d’espoir d’allègement des actuelles tensions diplomatiques avec l’Inde. Depuis septembre 2023, en raison de l’apparente implication d’agents du gouvernement indien dans un meurtre commis au Canada, les négociations commerciales entre les deux pays étaient gelées. En mai, le gouvernement indien a rétabli le statut diplomatique du directeur du bureau du commerce et de l’investissement de la Saskatchewan à New Delhi. La Saskatchewan a exporté pour 1,3 milliard de dollars en Inde, dont 700 millions pour des produits agroalimentaires. La province est un grand fournisseur de potasse, de pâte de bois, de lentilles, de pois et de blé non dur en Inde. Restant néanmoins prudent, le ministre du Commerce et du Développement des exportations de la Saskatchewan, Jeremy Harrison, a précisé au *Maritime Magazine* que le rétablissement des privilèges diplomatiques à son représentant «ne change pas la situation diplomatique actuelle entre le Canada et l’Inde».

À côté des diverses annonces du printemps concernant le commerce et les investissements, à la mi-avril, le NCSM Montréal a discrètement appareillé depuis les installations de la réserve navale Scotian, à Halifax, en route vers l’Indo-Pacifique. Il sera le premier de trois navires de guerre déployés pour rappeler toute la portée du positionnement stratégique du Canada dans la région. Au début de mai, le secrétaire aux Affaires étrangères des Philippines, Enrique Manalo, est arrivé à Ottawa pour discuter de commerce en même temps que de paix et de stabilité dans l’Indo-Pacifique. Sa visite précédait une autre mission commerciale de l’Équipe Canada aux Philippines. Le ministre Manalo souhaitait aussi obtenir l’appui du Canada concernant l’agression navale de la Chine à l’égard de pêcheurs philippins. Un mois plus tôt, il y avait eu une réunion à Washington où le pacte de défense trilatéral entre les Philippines, le Japon et les États-Unis a été fermement affirmé. Le tout témoigne de la complexité des relations internationales qui affectent les décisions du Canada.

Les États-Unis restent le plus grand partenaire commercial

Reconnaissant la réalité des liens étroits du Canada avec son plus grand partenaire commercial, M^{me} Nadjibulla admet que les États-Unis représentent toujours une force dominante, jusque dans les initiatives canadiennes de diversification du commerce avec l’Indo-Pacifique.

«À un certain niveau, le commerce du Canada sera toujours surtout axé sur les États-Unis, et je crois que ce sera toujours la relation commerciale la plus importante pour nous, dit-elle. Or, à mesure que les États-Unis prennent du recul par rapport à l’ordre mondial de l’OMC fondé sur la libéralisation du commerce international et la profonde intégration que nous avons vue depuis 30 ans, il y aura des ramifications pour le Canada. Il y a les difficultés des États-Unis avec la Chine, et il y a une restructuration générale en faveur de partenaires commerci-

aux plus proches politiquement et géographiquement. Que le Canada souscrive ou non à ces orientations, nous devons nous y ajuster, parce que ce sont celles des États-Unis.»

S'arrêtant sur un des enjeux d'actualité, M^{me} Nadjibulla note que «les véhicules électriques sont le plus récent champ de bataille».

David Adams, PDG de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, est d'accord. Son association comprend 16 membres qui sont distributeurs canadiens exclusifs de leurs marques respectives. «Notre industrie automobile est essentiellement intégrée à l'échelle nord-américaine, a dit M. Adams au *Maritime Magazine*. L'enjeu réel est de savoir comment nous continuons de préserver notre alignement sur les États-Unis. Le Canada ne veut pas être perçu comme un partenaire commercial laxiste faisant que des véhicules chinois arrivent au Canada puis aboutissent sur le marché américain par la porte arrière. Cependant, tous les fabricants automobiles ont dans une grande mesure des investissements en Chine. Vous pourriez par exemple pénaliser des entreprises qui font partie de General Motors en Amérique du Nord.»

Par ailleurs, ajoute-t-il, «si vous imposez des tarifs douaniers pour les matériaux des batteries – comme les États-Unis essaient de le faire –, vous augmentez le coût des intrants pour les usines de batteries que nous voulons construire au Canada».

ing, nearshoring -- whatever we want to call it. Whether or not Canada is a believer in those policies, we have to make adjustments because that is where the direction of travel is for the U.S.»

Singling out one such current issue, Ms. Nadjibulla said, “Electric vehicles are the latest battleground.”

Agreed, said David Adams, President and CEO of Global Automakers of Canada. The association represents 16 member companies who are also exclusive Canadian distributors of their brands. “Our automotive industry is essentially integrated on a North American basis – the real issue is how do we continue to preserve our alignment with the U.S,” Mr. Adams told *Maritime Magazine*:

“Canada doesn't want to be seen as a lax trading partner in terms of Chinese vehicles coming into Canada, and then ending up in the U.S. market through the back door,” he said. “But all automakers have to a large extent some investment in China. You can be penalizing those very companies that are part of General Motors in North America, for example. He added, that “if you put tariffs on materials for batteries – which is what the U.S. is trying to – it just increases the input costs for the battery plants that we're trying to construct in Canada.”



Carriers of Canada's International Trade

Canada's national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver



Trevor Kennedy, VP of the Business Council of Canada, will in September be working out of a new BCC office in Tokyo.

En septembre, Trevor Kennedy, vice-président du Conseil canadien des affaires, travaillera à partir du nouveau bureau du CCA à Tokyo.

©BCC

Building business organization presence

Canada's business sector is also strengthening a presence in Indo-Pacific markets. Starting this September, Business Council of Canada Vice President Trevor Kennedy will work out of the BCC's new office in Tokyo, Japan.

Said Mr. Kennedy: "It is more important than ever to deepen our ties with not only our partners in the North Pacific, Japan and Korea, but also fast-growing ASEAN markets that are interested in importing more Canadian energy and resources." He said Canada can provide the Region with fuel, food, energy, critical minerals, fertilizer, and services. The 10-country ASEAN trade block includes members whose governments have different ideological commitments, but where a principle of ASEAN Centrality prevails.

Yet, while the spate of relationship-building efforts this year have targeted key economies in both the North Pacific and Southeast Asia, political disputes have attracted more attention at home over rifts between Canada and the two largest Indo-Pacific economies: China and India.

Trade with China remains strong

Diplomatic tensions are still high between Canada's federal government over allegations of China's interference in the Canadian electoral process. China's support for Russia's invasion of Ukraine poses another cause of disagreement, as well as China's military posturing on territorial claims in South China Sea and over Taiwan.

Des regroupements d'entreprises s'engagent

Le monde des affaires du Canada s'emploie aussi à prendre pied sur les marchés de l'Indo-Pacifique. À partir de septembre, le vice-président du Conseil canadien des affaires (CCA) Trevor Kennedy travaillera au Japon à partir du nouveau bureau du CCA à Tokyo.

De dire M. Kennedy: «Il est plus important que jamais d'approfondir nos liens non seulement avec nos partenaires dans le nord du Pacifique, soit le Japon et la Corée, mais aussi avec les marchés en plein essor de l'ANASE [Association des nations de l'Asie du Sud-Est] qui voudraient importer davantage d'énergie et de ressources du Canada.» Il fait remarquer que le Canada peut fournir à la région du carburant, des aliments, de l'énergie, des minéraux critiques, des engrais et des services. Le bloc commercial de 10 pays de l'ANASE comprend des membres dont le gouvernement a des allégeances idéologiques différentes, mais où un principe de centralité de l'ANASE a préséance.

Pourtant, alors qu'un éventail d'initiatives de renforcement des relations ont été lancées dans des économies clés tant du nord du Pacifique que de l'Asie du Sud-Est, des différends politiques avec les deux plus grandes économies de l'Indo-Pacifique, la Chine et l'Inde, ont davantage retenu l'attention au Canada.

Le commerce avec la Chine reste fort

Les relations diplomatiques du gouvernement du Canada restent tendues avec la Chine par suite des allégations d'ingérence chinoise dans le processus électoral canadien. Le soutien chinois de l'invasion russe de l'Ukraine est une autre cause de friction, ainsi que le positionnement militaire chinois lié à ses revendications territoriales en mer de Chine méridionale et à Taïwan.

Il n'empêche que le commerce du Canada avec la Chine, notre deuxième partenaire commercial en importance, est resté fort. «Nous frisons des records dans cette relation commerciale, dit Philippe Rheault, directeur de l'Institut de la Chine à l'Université de l'Alberta. Même si nous avons eu des difficultés et continuons d'en avoir dans nos relations bilatérales – et malgré le genre de conjoncture mondiale qui apporte quelques problèmes délicats –, les statistiques du commerce sont à des sommets historiques.»

REEFER
CARGO
SOLUTIONS



FRESH IN EVERY CONDITION

For the care of your delicate and perishable goods, MSC offers a global network of highly qualified experts in refrigerated transportation.

We guarantee an agile, flexible and bespoke service, which preserves the condition of your cargo from the moment it is loaded until the moment it reaches its delivery point.



[msc.com/reefer](https://www.msc.com/reefer)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.





©DREAMSTIME

An aerial panorama of Shanghai, China's biggest city and global financial hub as well as the world's leading container port.

Vue aérienne de Shanghai, qui est la plus grande ville de Chine, un centre financier mondial et le premier port de conteneurs du monde.

Still, Canada's trade with China, our second largest trade partner globally, has remained strong. "We are basically flirting with record trade numbers in this relationship," said Philippe Rheault, Director of the China Institute at the University of Alberta. "Despite the fact that we had difficulties and continue to have difficulties in terms of bilateral relations – and also the kind of world conjuncture providing a few curveballs – the trade numbers are at historical highs."

Referring to the Institute's Canada-China Trade Year in Review 2023 published this June, Mr. Rheault noted that our top 10 exports to China are all either commodities or natural resource based. "You have to go down to at least 11 to make it to a manufactured good, whereas on the import side it's mostly manufactured goods with some small exceptions," he said

His observation reveals an important trade complementarity. If we are exchanging natural resources for cell phones, "It certainly bears mentioning when you are trying to understand the nature of our exports to China – where our vulnerabilities might lie, but also perhaps some hidden trump cards as well," said Mr. Rheault.

He also pointed to Canadian energy exports "that are of critical importance" in the Indo-Pacific region: Alberta crude oil, beginning this spring via the Trans Mountain pipeline to the Port of Vancouver, and LNG to come online from Kitimat, B.C., in 2025. "That kind of trading relationship will sometime transcend or trump any kind of political issues," said Mr. Rheault. Although Trans Mountain oil shipments have been earmarked for delivery to California, he said "it's going to be interesting to see how much of that product actually ends up making its way to East Asia and to China in particular". Given Canada's enormous financial stake in Trans Mountain, estimated at \$35 billion, he wondered, "Does the federal government have the levers necessary to encourage or facilitate the move of product to Asia?"

Faisant référence au bilan du commerce entre le Canada et la Chine en 2023 publié en juin, M. Rheault note que nos 10 premières exportations vers la Chine relèvent toutes des produits de base ou des ressources naturelles: «Il faut descendre au moins à la 11e place pour trouver un produit manufacturé, alors que pour les importations, ce sont surtout des produits manufacturés, sauf quelques exceptions mineures.»

Son observation révèle une importante complémentarité commerciale. Si nous échangeons des ressources naturelles contre des téléphones cellulaires, dit-il, «il vaut la peine, en tenant compte de la nature de nos exportations en Chine, de comprendre où nous avons peut-être des vulnérabilités, mais aussi peut-être des atouts maîtres méconnus».

Il insiste aussi sur le fait que des exportations énergétiques canadiennes «revêtent une importance critique» dans la région indo-pacifique: le pétrole brut albertain, acheminé à partir de ce printemps par le pipeline Trans Mountain jusqu'au Port de Vancouver, et le GNL qui viendra de Kitimat (Colombie-Britannique) en 2025. «Ce genre de relation commerciale peut parfois transcender ou écarter toute problématique politique», dit M. Rheault. Même si les expéditions de pétrole Trans Mountain sont en principe destinées à la Californie, «il sera intéressant de voir quelle part de ce produit finira de fait en Asie de l'Est et en particulier en Chine». Compte tenu de l'énorme investissement du Canada dans Trans Mountain, qui serait de 35 milliards de dollars, il se pose la question: «Est-ce que le gouvernement fédéral dispose des leviers voulus pour encourager ou faciliter le transfert de produits vers l'Asie?»

Perspectives du commerce avec l'Inde

Quant au commerce du Canada avec l'Inde, Stuart Bergman, vice-président et économiste en chef d'Exportation et développement Canada (EDC), estime qu'il s'est bien maintenu l'année passée malgré une légère baisse. «La coopération commerciale n'exige pas nécessairement d'être absolument d'accord sur tout, dit-il. Malgré les désaccords récents

que nous avons eus avec le gouvernement indien, l'Inde a d'énormes besoins dans des domaines où le Canada a plutôt un avantage concurrentiel: aliments, énergie, minéraux, infrastructure et services liés à l'infrastructure.»

En 2023, le charbon était au sommet des exportations canadiennes en Inde. «Nous aurons eu plus de 1 milliard de dollars d'expéditions de charbon en 2023, ce qui est tout-à-fait 14 % de moins qu'en 2022 – le monde se détournant graduellement de certaines des sources d'énergie les plus polluantes, en particulier le charbon», indique M. Bergman.

L'importance de Prince Rupert et Vancouver

À la porte d'accès vers l'Indo-Pacifique la plus au nord au Canada, le Port de Prince Rupert a vu son tonnage total de fret baisser de 5 % en 2023. C'était la troisième année consécutive de déclin. Les volumes de conteneurs ont chuté de 32 % l'année passée, ce qui semble s'inscrire dans la tendance plus générale des importations intermodales en Amérique du Nord et de la vive concurrence sur les routes transpacifiques. Au début de juin, Brian Friesen, vice-président responsable du développement commercial du Port de Prince Rupert, confiait au *Maritime Magazine* que le Port «a eu beaucoup de chance, à cette étape critique de sa croissance, d'enregistrer quelques gains notables». Il a cité le projet CANXPORT, une intégration de grandes installations pour le vrac et les marchandises diverses, et d'un stockage de conteneurs à l'écart des quais. Le projet est soutenu par le gouvernement du Canada et la province de Colombie-Britannique. Le Port bénéficiera aussi d'un agrandissement du terminal à conteneurs Fairview de DP World, dont la capacité atteindra 1,8 million d'EVP d'ici 2026. «Ce sera la plus grande installation d'exportation en Amérique du Nord, dit M. Friesen. L'avantage de Prince Rupert, avec son emplacement géographique et ses temps de transit maritime, est décisif pour les conteneurs.»

Autre victoire pour le Port, les sociétés AltaGas et Royal Vopak (des Pays-Bas) ont annoncé en mai leur coentreprise de 1,35 milliard de dollars dans l'installation d'exportation d'énergie de l'île Ridley. Le projet augmentera la capacité de vrac liquide de Prince Rupert pour le gaz de pétrole liquéfié et potentiellement, à l'avenir, pour le méthanol et le diesel, entre autres. «Pour nos exportations d'énergie, en particulier le GPL, cela nous met en très bonne posture, surtout pour le Japon et la Corée du Sud», mentionne M. Friesen. Il ajoute que la participation du Port à trois missions commerciales de l'Équipe Canada cette année a mené à «une orientation vers la Chine, la Corée du Sud, le Japon et le Vietnam».

India trade perspectives

For his part, Stuart Bergman, Chief Economist and Vice President at Export Development Canada, opined that Canadian trade with India held up relatively well last year, though it was down marginally.

“Commercial cooperation doesn't necessarily require absolute agreement on every issue,” he said, “notwithstanding the recent disagreements we've had with the Indian government.” Mr. Bergman noted India “has intense needs in areas where Canada has a bit of a competitive advantage: food, energy, minerals, infrastructure, and infrastructural services.”

Coal in 2023 was Canada's top export to India. “We're looking at over a billion dollars of coal shipments in 2023, but down 14% from 2022 – the world is slowly moving off some of these more polluting sources in energy, coal in particular,” said Mr. Bergman.

Key maritime gateways of Prince Rupert and Vancouver

At Canada's northern-most gateway to the Indo-Pacific, the Port of Prince Rupert recorded a 5% decline in overall cargo tonnage for 2023, the third consecutive yearly decline for the Port. While container volumes were also down 32% from last year, the decline appears to be part of broader pattern in North American intermodal imports, and strong competition in transpacific trade routes. Brian Friesen, the Port of Prince Rupert's Vice President of Trade Development, told *Maritime Magazine* in early June that the Port “has been very fortunate at this critical stage in its growth to see some big wins.” Mr. Friesen cited the Port's CANXPORT project, an integration of large-scale bulk and breakbulk facilities and an off-dock container yard, supported by the Government of Canada and the Province of B.C. The Port will also see the expansion of DP World's Fairview container terminal to 1.8 million TEU capacity by 2026. “This represents the largest export facility in North America,” said Mr. Friesen, adding, “Prince Rupert's locational advantage and marine transit time is the most acute in the container business.”

Another win at the Port was the announcement at the end of May by AltaGas and the Netherlands Royal Vopak of their \$1.35 billion joint venture for the Ridley Island Energy Export Facility (REEF). The project will expand the Prince Rupert's bulk liquid capacity for Liquid Petroleum Gas and opportunities for methanol and diesel among other products into the future. “In terms of our



©VPA

At the Port of Vancouver, where export shipments to the Indo-Pacific region increased in 2023, Doug Mills, Senior Account Representative Trade Development, expects the construction of the Roberts Bank Terminal 2 container project to begin in 2027-2028.

Au port de Vancouver, où les exportations vers l'Indo-Pacifique ont augmenté en 2023, Doug Mills, chargé de comptes principal pour le développement commercial, prévoit que la construction du terminal 2 pour conteneurs à Roberts Bank commencera en 2027-2028.



©DP WORLD IN CANADA

Doug Smith, President and CEO of DP World Canada, underscores the vital role of innovation in maritime terminals to expand Canadian foreign trade.

Doug Smith, PDG de DP World Canada, affirme que l'innovation dans les terminaux a un rôle vital à jouer pour l'expansion du commerce extérieur canadien.

energy exports, particularly LPG, there's a tremendous sweet spot there, especially for Japan and South Korea," said Mr. Friesen. He said the Port's participation in three Team Canada Trade Missions this year had resulted in "a significant focus on China, South Korea, Japan and Vietnam."

At the Port of Vancouver, total exports to the Indo-Pacific region in 2023 increased to nearly 79 million metric tons, a 9% increase over 2022. Containerized exports also showed a 10% y-o-y increase for the same period, reaching a total of 9.2 million tons, although still down from the pre-Covid volume in 2019 of 13 million tons.

However, the Port's overall global container volumes registered a decrease of 12% to 3.1 million TEUs last year. Doug Mills, Senior Account Representative, Trade Development, attributed the decrease to labour and supply chain issues as well as out-of-sequence available shipping containers. "They're not where they need to be in order to fulfill demand," he said, referring to the high volume of empty containers shipped back to Asia during the east-bound surge of shipments during the Covid pandemic.

Nonetheless, the Port of Vancouver "is well positioned to accommodate growth patterns moving into the future," said Mr. Mills. "Our projections for container growth run on average about 2% to 3% per year," he said, noting a 60% increase in DP World's Centerm container terminal capacity completed last year, as well as the Port's 2.5-million TEU facility at Roberts Banks approved for construction in 2023 after a decade-long review process. Originally slated to open in the mid-2020s to meet earlier forecasted capacity requirements, Mr. Mills said the Port now "expects construction at Roberts Bank to begin in 2027-28 for completion in the mid-2030s."

DP World Canada's Doug Smith looks ahead

Beyond its Centerm expansion, DP World is innovating in other ways to streamline cargo movement in the Vancouver region. Interviewed in late June, Doug Smith, President and CEO of DP World Canada, shared the reasons with *Maritime Magazine* for wanting to automate its container operations at its Vancouver terminal.

Au Port de Vancouver, le total des exportations vers l'Indo-Pacifique en 2023 a atteint presque 79 millions de tonnes, 9 % de plus qu'en 2022. Les exportations conteneurisées ont aussi augmenté de 10 % sur la même période, pour un total de 9,2 millions de tonnes. Cela reste inférieur au volume d'avant la COVID, qui était de 13 millions de tonnes en 2019.

Au total, les volumes de conteneurs ont baissé de 12 % l'année passée, à 3,1 millions d'EVP. Doug Mills, chargé de comptes principal pour le développement commercial, a attribué le recul à des problèmes de relations de travail et de chaîne d'approvisionnement ainsi qu'à un manque de conteneurs disponibles. «Ils ne sont pas là où ils devraient être pour répondre à la demande», dit-il. Un grand nombre de conteneurs vides ont été renvoyés en Asie lorsque les expéditions vers l'est ont fortement augmenté pendant la pandémie de COVID.

Pour autant, le Port de Vancouver «est bien placé pour la croissance future», déclare M. Mills. Et de préciser: «Nous prévoyons que les conteneurs augmenteront en moyenne d'environ 2 % à 3 % par année.» Il note qu'une augmentation de 60 % de la capacité du terminal à conteneurs Centerm de DP World a été achevée l'année passée, et que la construction de l'installation de 2,5 millions d'EVP du port à Roberts Banks a été approuvée à l'issue d'un processus d'évaluation qui a duré une décennie. Le terminal de Roberts Banks devait à l'origine ouvrir au milieu des années 2020 pour satisfaire aux prévisions des besoins. M. Mills dit que maintenant, le Port «prévoit que la construction à Roberts Banks commencera en 2027-2028 et sera terminée au milieu des années 2030».

Le PDG de DP World Canada pense à l'avenir

Au-delà de son expansion au terminal Centerm, DP World innove d'autres façons pour rationaliser le mouvement du fret dans la région de Vancouver. Interviewé à la fin de juin, Doug Smith, PDG de DP World Canada, a expliqué au *Maritime Magazine* les raisons d'automatiser la manutention des conteneurs à son terminal de Vancouver. «Nous avons ce plan, autour de notre tête de ligne ferroviaire, avec des grues-portiques sur rail commandées à distance, dit-il. En travaillant à distance, quand nous déplaçons un train, nous pouvons encore travailler sur un autre train. L'efficacité serait ainsi augmentée d'environ 20 à 25 %.»

Il affirme que ce genre d'innovation est essentiel pour l'économie canadienne. L'image de marque du Canada à l'international «est très contestée», estime-t-il. «Dans le contexte de l'économie et du commerce mondialisés, s'il faut 30 à 45 jours pour amener votre produit de l'usine jusque chez le client, ce n'est pas ce qui inspire confiance dans notre système.»

Au moment de l'entrevue avec M. Smith, le syndicat ILWU, qui représente 600 contremaîtres de navires et de docks en Colombie-Britannique, se préparait à donner un préavis de grève en réaction à l'automatisation proposée par DP World.

[Le 5 juillet, le syndicat a émis un avis de grève qui devait prendre effet le 8 juillet. Mais le Conseil canadien des relations industrielles, à la suite d'une conférence de gestion des cas urgents, a ordonné au syndicat d'annuler ce qu'il a qualifié d'action de grève illégale contre un seul membre de l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique].

«Je respecte entièrement le droit des travailleurs de défendre leur contrat», dit M. Smith. Cependant, il conteste la perception répandue que l'automatisation réduit nécessairement le nombre d'emplois. «La réalité se trouve dans nos chiffres: nous ajoutons en fait du personnel dans le cadre de notre croissance, dit-il. Nous déplaçons des gens des machines vers l'interne.»

Dans d'autres domaines d'innovation, DP World s'est aussi employé à développer le transport maritime à courte distance autour de la région du Port de Vancouver. M. Smith indique qu'il veut maintenant étendre le projet à l'appui d'un écosystème plus vaste pour toutes les parties intéressées dans la région. «Ce n'est pas limité à DP World, nous devons voir plus large», dit-il. Selon son plan, il y aurait un dépôt multi-usager de chalands sur un terrain entre les deux terminaux à conteneurs en concurrence à Vancouver, dans l'inlet Burrard: le terminal Centerm de DPW et le terminal Vanterm de GCT Canada. «Avec les investissements voulus, nous pourrions avoir le dépôt en service en six à neuf mois, soutient-il. Pour nous, il pourrait parvenir à 30 000 ou 40 000 EVP en très peu de temps. Nous en sommes au début des conversations avec le Port, mais je crois que ça ira bien.» 

“We have this plan around our railhead with remote operated rail mounted gantry cranes,” Mr. Smith, said. “When we go remote, it means that when we're switching out a train, we can still be working on another train. It actually increases efficiency by about 20% to 25%.”

He affirmed that this kind of innovation was critical to the Canadian economy. Canada's international brand “is very challenged” he said. “When you're dealing with global economics and trade, and it takes 30 to 45 days get your product from factory to customer's door, these things don't build confidence to trust our system.”

At the time of interviewing Mr. Smith, the ILWU union representing 600 ship and dock foremen in British Columbia was preparing to issue a strike notice against DP World over the proposed automation.

[The union subsequently issued a strike notice on July 5 that was to take effect on July 8. But the Canada Industrial Relations Board, following an urgent case management conference, ordered the union to rescind what it qualified as an illegal strike action against a single member of the British Columbia Maritime Employers Association].

“I fully respect labour's right to push their contract,” said Mr. Smith. However, he disputed the common perception that automation necessarily reduces the number of jobs. “The reality is in our numbers – we're actually adding people as part of our growth. We are moving people from machine to internal,” he said.

In other areas of innovation, DP World has also been focused on developing short sea shipping around the Port of Vancouver region. However, Mr. Smith said he now wants to enlarge the project to support a larger ecosystem for all stakeholders in the region. “This isn't DP World specific – we need to be wider,” he said. His plan involves developing a common user barge depot on a plot of land between Vancouver's two competitor container terminals on Burrard Inlet, DPW's Centerm and GCT Canada's Vanterm. “With some investments, we could get it live in the next six to nine months,” he said. “We see it being something that could grow to 30- or 40-thousand TEU in a very short period of time. We're in the initial stages of conversations with the Port, but I think it will track well.” 

Leading Canada Indo-Pacific Trade Partners In 2023

(In billions of Canadian dollars)

Principaux partenaires commerciaux du Canada dans la région Indo-Pacifique

(En milliards de dollars canadiens)

COUNTRY Pays	IMPORTS Importations	EXPORTS Exportations
1. China / Chine	90.0	30.5
2. Japan / Japon	20.7	15.8
3. South Korea / Corée du Sud	13.9	6.9
4. Vietnam	12.8	0.750
5. India / Inde	7.30	4.9
6. Australia / Australie	3.12	3.0
7. Indonesia / Indonésie	2.7	2.2

Source: Statistics Canada / Statistique Canada
© Dreamstime

ADVERTISERS



ANNONCEURS

ACPA / PORTS CANADA 2024 CONFERENCE HOST PORT, PORT ALBERNI PORT AUTHORITY AAPC / CONFÉRENCE PORTS CANADA 2024 PORT HÔTE, PORT ALBERNI https://portscanada.ca/	30	PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL https://www.port-montreal.com/en/	39-40
ALGOMA CENTRAL CORPORATION https://www.algonet.com/	12	PORT OF QUÉBEC PORT DE QUÉBEC https://www.portquebec.ca/en/	45
ARCELORMITTAL https://mines-infrastructure-arcelormittal.com/	Back Cover / Couverture arrière	PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES https://www.portsi.com/?lang=en	43
CANADIAN MARINE CAREERS FOUNDATION FONDATION DES CARRIÈRES MARITIMES CANADIENNES https://imagine-marine.ca/about-us	8	PORT OF THUNDER BAY https://www.portofthunderbay.ca/	59
CARGOM https://www.cargo-montreal.ca/en/	51	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://porttr.com/en/	47
CSL - CANADA STEAMSHIP LINES https://www.cslships.com/en	15	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD https://www.portvalleyfield.com/en/	49
DESGAGNÉS https://desgagnes.com/	Inside Front Cover / Couverture intérieure avant	QSL https://qsl.com/	46
DP WORLD https://www.dpworld.com/	71	ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) https://www.rotainer.com/	7
FEDNAV https://www.fednav.com/	53	SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA https://shipfed.ca/	73
HOPA - HAMILTON-OSHAWA PORT AUTHORITY https://www.hopaports.ca/	52	SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL https://www.st-laurent.org/	51
KILDAIR SERVICE ULC http://kildair.com/	4	SPLIETHOFF https://www.spliethoff.com/	57
MGT - MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrtml.com/login.php	1	STERLING FUELS https://sterlingfuels.ca/	63
MSC - MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA https://www.msc.com/	75	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT https://hwyh2o.com/	55
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN https://www.groupeocean.com/en/	Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière	URGENCE MARINE ENVIRONMENT https://ume-qc.com/en/	47
PORT OF HALIFAX https://www.portofhalifax.ca/	50	VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT https://www.valport.ca/en	49
PORT OF JOHNSTOWN http://www.portofjohnstown.com/	58		



WE ARE A MAJOR
SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS



groupocean.com





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