

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
AUTUMN • AUTOMNE 2024

**RENEWABLE ENERGY DEMAND
A CRUCIAL DRIVER OF PROJECT CARGOS**

**LA DEMANDE D'ÉNERGIE RENOUVELABLE APORTE
UN ÉLAN VITAL AUX CARGAISONS SPÉCIALES**



**Promising outlook in
Canada's North Atlantic
trade despite volatile market**

**Perspectives prometteuses pour le
trafic canadien sur l'Atlantique Nord
malgré la volatilité du marché**



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.



BUILDING THE FLEET FOR THE FUTURE

We are building the next generation of multipurpose heavy-lift vessels. From 2024 onwards we are receiving fifteen triple-deckers. With more space and stowage options under deck for your valuable and sensitive freight. With more unobstructed space on deck and the ability to sail with open hatches. Equipped with two Liebherr 250-mt shipboard cranes.

bbc-chartering.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: agencecoz.com

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

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

Authors have sole 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.



**M¹¹⁴ TABLE OF CONTENTS
SOMMAIRE**



**In solidarity
Solidaires**

COLUMNS / CHRONIQUES

- 5** **FIRST WATCH / PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan
- 13** **GREEN HORIZONS / ÉCHOS VERTS**
Julie Gedeon
- 16** **ATLANTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L’ATLANTIQUE**
Tom Peters
- 19** **PACIFIC HORIZONS / ÉCHOS DU PACIFIQUE**
Colin Laughlan
- 22** **ARCTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L’ARCTIQUE**
Carroll McCormick



80 **ADVERTISERS / ANNONCEURS**





26 M DOSSIER

Promising outlook in Canada's North Atlantic trade despite volatile market
Perspectives prometteuses pour le trafic canadien sur l'Atlantique Nord malgré la volatilité du marché

Brent Frederick
Nick Savvides

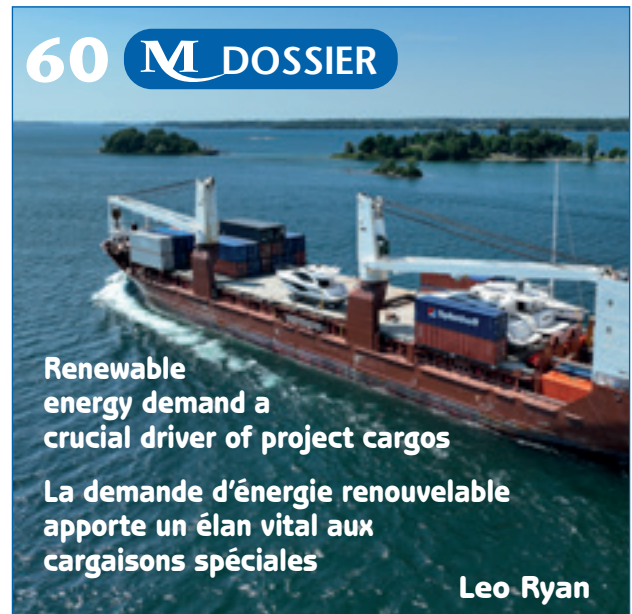


49

PORTS CANADA 2024

Many connections woven at Port Alberni
Rapprochements en tous genres à Port Alberni

Colin Laughlan



60 M DOSSIER

Renewable energy demand a crucial driver of project cargos
La demande d'énergie renouvelable apporte un élan vital aux cargaisons spéciales

Leo Ryan



COVER / COUVERTURE

With Canada's vibrant project and heavy lift cargo sector featured in this issue, it seemed such a natural choice to highlight on our cover the **BBC LEER**, the first newbuilding of a unique "LakerMax" series in the fleet of BBC Chartering. The fact that the multipurpose vessel was sailing on the St. Lawrence River in front of iconic Québec City offered an additional reason for displaying this evocative image.

Comme le dynamique secteur canadien des cargaisons spéciales et des charges lourdes tient la vedette dans ce numéro, il paraissait tout naturel d'afficher en couverture le nouveau **BBC LEER**, premier exemplaire d'une série unique de navires «LakerMax» à intégrer la flotte de BBC Chartering. Raison de plus de choisir cette photo évocatrice, le navire polyvalent y paraît remontant le fleuve Saint-Laurent devant le panorama emblématique de la ville de Québec.

Photo: BBC Chartering



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 sentinelles emblématiques du Canada au service de la sécurité maritime

Dans leurs diverses versions, ils sont les bijoux de l'histoire et de la vocation maritime du Canada. Avec le littoral le plus long de tout pays et davantage de lacs que tous les autres pays réunis, le Canada possède plus de 750 phares. Certains sont largement plus que centenaires. Ces structures pittoresques, avec leur puissante lumière visible au loin, avertissent les marins de dangereux hauts-fonds et côtes rocheuses, et ils guident les navires à l'arrivée et au départ de ports.

Par exemple, les navires venant de l'Atlantique Nord vers le fleuve Saint-Laurent en passant par le détroit de Cabot voient d'abord le phare du cap Race, à l'extrémité sud de Terre-Neuve. Ils rencontrent ensuite plusieurs autres phares, comme celui de Cap-des-Rosiers, au sud-est de

Canada's iconic sentinels of safe maritime navigation

In all their various iterations, they are jewels of Canadian maritime history and vocation. With the longest coastline of any country and more lakes than the rest of the world combined, Canada is home to in excess of 750 lighthouses - some well over a century old. These unique, picturesque structures with powerful long-range lights warn mariners of dangerous shallows and perilous rocky coasts and guide vessels safely into and out of harbours.

For instance, ships coming from the North Atlantic towards the St-Lawrence River, via the Cabot Strait, first encounter the Cape Race lighthouse, located at the southern tip of Newfoundland. Along the way, the ships pass several lighthouses, including the Cap-des-Rosiers



©DREAMSTIME

Located on the southern tip of Newfoundland and a National Historic Site, the Cape Race lighthouse is an important landmark for North America. Still manned year around, its powerful light is the first and last seen by many vessels crossing the Atlantic.

Le phare du cap Race, à la pointe sud de Terre-Neuve, est un important repère pour les marins naviguant vers l'Amérique du Nord. Il est aussi un lieu historique national. Pour bien des navires traversant l'Atlantique, son puissant faisceau lumineux est la première lumière aperçue à l'arrivée et la dernière visible au départ.



©ADAM HILL

The first lighthouse in Canada built in 1734, Louisbourg on Cape Breton Island had to be rebuilt several times due to heavy battle and fire damages. A special ceremony was held this past September to celebrate its refurbishment.

Le premier phare du Canada a été construit en 1734 à Louisbourg, sur l'île du Cap-Breton. Il a été reconstruit plusieurs fois, après avoir été lourdement endommagé par des combats ou des incendies. Une cérémonie spéciale a été tenue en septembre dernier pour célébrer sa remise en état.

lighthouse on the Gaspé's southeastern peninsula. Erected in 1858, it boasts the highest status of heritage designation issued by the Canadian government and is the tallest lighthouse – 42 metres – ever built in Canada.

“Despite the precise electronic positioning and navigation devices, which today operate in systems that are not without flaws, the presence of lighthouses still remains an essential basic landmark tool for visual reference for sailors,” stresses Capt. Jean Cloutier, a veteran St. Lawrence River pilot and co-author of a superb book on the lightships of the St. Lawrence (*Les Bateaux-Phares du Saint-Laurent*).

“They are part of the rudimentary but highly reliable equipment that enables the navigator to check the accuracy of electronic positioning devices, an essential rule of good seamanship,” he related to *Maritime Magazine*.

From the West Coast, which encompasses a massive pilotage area, Capt. Jake Spink, President of the British Columbia Coast Pilots, speaks in similar terms.

“BC pilots find the lighthouses around our coast invaluable as aids to navigation and reliable sources of weather information,” he remarks.

Capt. Spink further states: “In our job sailing the BC Coast, we have witnessed many incidents over the years that had favorable outcomes due to the assistance of the lighthouse keepers. As pilots that navigate all waters from Washington state to the Alaskan border, we use every lighthouse we pass as part of our passage plan.”

la péninsule de Gaspé. Celui-ci a été érigé en 1858, et il bénéficie aujourd'hui de la plus haute désignation patrimoniale qu'accorde le gouvernement fédéral. Il est aussi le plus grand phare – 42 mètres – qui ait jamais été construit au Canada.

« Malgré les appareils électroniques précis de localisation et de navigation utilisés aujourd'hui, les systèmes ne sont pas sans failles, et les phares restent des repères terrestres essentiels donnant aux marins une référence visuelle », insiste le capitaine Jean Cloutier, pilote chevronné du Saint-Laurent et coauteur d'un livre superbe, *Les Bateaux-phares du Saint-Laurent*.

« Ils font partie de l'équipement rudimentaire mais extrêmement fiable permettant au navigateur de vérifier l'exactitude des appareils électroniques de positionnement comme l'exigent les règles du bon usage maritime », a-t-il dit au *Maritime Magazine*.

Sur la côte Ouest, qui englobe une énorme zone de pilotage, le capitaine Jake Spink, président de l'association British Columbia Coast Pilots, abonde dans le même sens.

« Les pilotes de Colombie-Britannique trouvent que les phares sur nos côtes sont de précieuses aides à la navigation et des sources fiables d'information météo, dit-il.

« Dans notre travail sur la côte de la Colombie-Britannique, nous avons vu au fil des ans de nombreux incidents qui ont eu une issue heureuse grâce à l'assistance de gardiens de phare. Les pilotes naviguent partout de l'État du Washington jusqu'à la frontière de l'Alaska, et nous utilisons chaque phare que nous croisons dans notre plan de navigation. »



**NEW
for 2024**

World's Most Recognised Brand in Containerised Bulk Handling



**40ft
42 tonnes
Multidirectional**

**Biomass
Wood Chips
Wood Pellets
Waste**

CRS - Container Rotation Systems

Sydney Australia - Celebrating 15 Years of Innovation 2009-2024

rotainer.com

sales@rotainer.com

Patent Pending
©2024



©FRANCOIS PRÉVOST

Guiding mariners through treacherous reefs and shoals and strong currents where the Saguenay River meets the St. Lawrence River is the Île Verte Lighthouse on a strategically-located island.

Le phare de l'Île Verte est stratégiquement situé pour guider les marins parmi les récifs dangereux et les hauts-fonds ainsi que dans les forts courants à l'embouchure de la rivière Saguenay sur le fleuve Saint-Laurent.

Working with Parks Canada, Fisheries and Oceans Canada has identified about 100 as scenic landmarks not in use and transferred them to provinces, municipalities, indigenous or non-profit groups seeking to preserve their heritage value and develop their tourism potential. Under the Heritage Lighthouse Protection Act, thus far 112 lighthouses in eight provinces have been protected.

Due to high maintenance costs, the trend towards automation, and replacement by modern aids to navigation such as lighted marine buoys and satellite-based positioning systems, the number of functioning lighthouses, including those managed by lighthouse keepers, has decreased.

In effect, Fisheries and Oceans Canada currently reports that the Canadian government continues to operate 51 staffed lighthouses – 27 in British Columbia, 23 in Newfoundland and Labrador, and one in New Brunswick.

En collaboration avec Parcs Canada, Pêches et Océans Canada a désigné comme « points de repère pittoresques » quelque 100 phares qui ne sont plus utilisés, et les a cédés à des provinces, des municipalités, des groupes autochtones ou des organisations sans but lucratif souhaitant préserver leur valeur patrimoniale et tirer parti de leur potentiel touristique. En vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, c'est jusqu'à présent 112 phares, dans huit provinces, qui ont été protégés.

En raison des coûts d'entretien élevés, de la tendance à l'automatisation et du recours à des aides à la navigation telles que bouées marines lumineuses et systèmes de positionnement par satellite, le nombre de phares opérationnels, y compris ceux gérés par un gardien de phare, a diminué.

Pêches et Océans Canada rapporte que le gouvernement canadien exploite encore aujourd'hui 51 phares gardés: 27 en Colombie-Britannique, 23 à Terre-Neuve-et-Labrador et 1 au Nouveau-Brunswick.

Une riche histoire

Le premier phare au Canada a été construit à Louisbourg, sur l'île du Cap-Breton, en 1734. Au fil des ans toutefois, il sera endommagé dans des combats, détruit par le feu et reconstruit plusieurs fois. L'actuel phare de Louisbourg date de 1924. En septembre dernier, une cérémonie spéciale de coupe du ruban a célébré sa remise en état.

Le plus ancien phare survivant au Canada a été construit en 1758 sur l'île Sambro, en Nouvelle-Écosse. Aujourd'hui, il est exploité par la Garde côtière canadienne, et voilà plus de deux siècles qu'il monte la garde au havre de Halifax. Il n'y a pas de phare opérationnel plus ancien dans l'ensemble des Amériques! Le phare de l'île Sambro a accueilli des navires militaires en temps de paix et en temps de guerre, d'innombrables immigrants et réfugiés, des bateaux de pêche et des flottes de voiliers.

Également en Nouvelle-Écosse, à l'entrée est de la baie St. Margarets, se trouve ce qui est considéré comme le phare le plus célèbre au Canada et un des plus photographiés au monde: celui de la pointe Peggy. Le premier phare à cet endroit a été construit en 1868. C'était une maison en bois surmontée d'une balise. Au crépuscule, le gardien allumait une lampe au kérosène, dont la lumière était amplifiée par un miroir plaqué d'argent projetant un faisceau rouge. Cette ancienne structure a été remplacée par l'actuel phare octogonal en 1914.

Highlights of a rich history

Looking back, the first lighthouse in Canada was built in Louisbourg, on Cape Breton Island, in 1734. But through the years, it was damaged in battle, destroyed by fire and rebuilt several times. As it is known today, Louisbourg Lighthouse was built in 1924 and a special ribbon-cutting ceremony was held this past September to celebrate its refurbishment.

Canada's oldest surviving lighthouse was built in 1758 on Sambro Island, Nova Scotia. Presently operated by the Canadian Coast Guard, it has stood guard over Halifax harbour for more than two centuries. There is no older working lighthouse in all of the Americas! In brief, Sambro Lighthouse has greeted naval vessels in times of peace and war, countless immigrants and refugees, fishing boats and sailing fleets.

Also in Nova Scotia is situated in the eastern entrance of St. Margarets Bay is what is regarded as the most well-known lighthouse in Canada: Peggys Point Lighthouse, one of the most photographed in the world. The first lighthouse there, built in 1868, was a wooden house with a beacon on the roof. At sunset, the keeper would light a kerosene oil lamp magnified by a silver-plated mirror casting a red beacon light. That ancient structure was replaced by the current octagonal lighthouse built in 1914.

©DREAMSTIME

Celebrating its 100th year of service in 2024 is Trowbridge Island Lighthouse facing the majestic Sleeping Giant formation on Lake Superior.

Voilà 100 ans que le phare de l'île Trowbridge remplit sa fonction, face à la majestueuse formation du « géant endormi » sur le lac Supérieur.

A whimsical reminder of bygone days...

Decades ago, lighthouses transmitting powerful beams were not always the preferred option of parties engaged in certain commercial activity for safely guiding ships to a coastal destination. So recalled Ivan Lantz, an experienced master mariner and former top executive of The Shipping Federation of Canada, in a whimsical note to *Maritime Magazine*.

“In the place where I grew up in Bramber, Nova Scotia, there were, once-upon-a-time, strategically-placed homes that would put lamps in windows,” he indicated. “They would serve as ranges to guide sailing ships into the wharf. “It is rumoured the cargoes were not always legal trade. The general store had two molasses barrels. But only one stored molasses.” **M**

Souvenir d'une époque révolue...

Il y a des décennies, pour ceux qui se livraient à certaines activités commerciales, les phares projetant de puissants faisceaux lumineux n'étaient pas toujours le moyen préféré de guider les navires à bon port. C'est ce que rappelait Ivan Lantz, capitaine d'expérience et ancien cadre supérieur de la Fédération maritime du Canada, dans une note cocasse adressée au *Maritime Magazine*.

«À Bramber, en Nouvelle-Écosse, où j'ai grandi, il y avait jadis des maisons dans des endroits stratégiques où des lampes étaient placées dans les fenêtres, dit-il. Elles servaient de balises pour guider les navires jusqu'à quai. «Selon les rumeurs, les cargaisons n'étaient pas toujours légales. Le magasin général avait deux barils de mélasse. Mais un seul contenait de la mélasse.» **M**



©DREAMSTIME

Perched on a rugged cliff at the most easterly point of Canada is the Cape Spear Lighthouse, the oldest surviving lighthouse in Newfoundland and Labrador. Built in 1836 to guide the approach to St. John's harbor, it was in continuous operation until 1955 when a new tower was built nearby, using the original light. It played a key role in the Battle of the Atlantic in World War II. A human interest note: for some 150 years, generations of the same family – the Cantwells – worked tirelessly as lightkeepers to maintain the light for mariners.

Continuing to step back in time, one should not fail to list the striking Île Verte Lighthouse located on a island located five km from the southern shore of the St. Lawrence River. Strong currents flowing from where the Saguenay River meets the St. Lawrence River, plus an abundance of treacherous reefs and shoals, have provoked many marine tragedies near the island as of the 18th century. The site became the first lighthouse to be built in Quebec in 1809.

It's hardly surprising that lighthouses represent an important part of regional history on Lake Superior, a virtual inland sea.

Au sommet d'une falaise sauvage, au point le plus à l'est du Canada, il y a le phare du cap Spear, le plus ancien phare survivant de Terre-Neuve-et-Labrador. Il guidait l'approche du havre de St. John's de 1836 jusqu'en 1955, quand son fanal a été transféré dans une nouvelle tour construite à proximité. Il a joué un rôle clé dans la bataille de l'Atlantique, pendant la Deuxième Guerre mondiale. Fait à noter, pendant quelque 150 ans, des générations successives d'une même famille – les Cantwell – ont travaillé inlassablement comme gardiens du phare au service des marins.

En remontant dans le passé, on peut encore considérer le remarquable phare de l'île Verte, à 5 km de la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Il y a de forts courants là où la rivière Saguenay se jette dans le Saint-Laurent, et de nombreux récifs dangereux et autres hauts-fonds ont provoqué bien des tragédies maritimes dans les parages de l'île depuis le 18e siècle. L'endroit a été choisi pour ériger le premier phare au Québec, en 1809.

Il n'est guère surprenant que les phares fassent aussi partie intégrante de l'histoire régionale du lac Supérieur, véritable mer intérieure.

Sur une crête rocheuse face à la majestueuse formation surnommée « géant endormi », se trouve le phare de l'île Trowbridge. Propriété de Pêches et Océans Canada qui le loue à l'organisme Canadian Lighthouses of Lake Superior, le phare célèbre en 2024 ses 100 ans de service comme aide à la navigation. Il est aussi une attraction touristique populaire. Un autre phare, sur l'île Porphyry, 43 km à l'est du port de Thunder Bay, fête 150 ans d'histoire. En 1989, après avoir eu son gardien pendant 106 ans, le phare est passé au mode automatisé.

Sur la côte Ouest, le phare de l'île Fisgard a été désigné lieu historique national en 1958. Il avait été le premier phare permanent sur le littoral pacifique du Canada. Construit par les gouvernements britannique et colonial en 1860, quand l'île de Vancouver ne faisait pas encore partie du Canada, il guide les marins vers le havre d'Esquimalt. Il a perdu son gardien dès 1929, quand sa lanterne a été automatisée. Jadis un avant-poste de l'escadron du Pacifique de la Marine royale britannique, Fisgard est à ce jour une base de la Marine royale canadienne. Chaque année, des milliers de visiteurs y viennent pour découvrir une histoire de naufrages et de sauvetages.

Depuis le début des années 1990, un nombre considérable de sociétés de préservation canadiennes s'attachent avec passion à sauver des phares en raison de leur importance particulière sur les plans historique, économique et patrimonial. Certains observateurs considèrent qu'en servant à leur mission d'assurer la sécurité maritime, ces structures généralement isolées sont aussi porteuses d'un message d'espoir dans un monde troublé... **M**

On a crest of rock facing the majestic Sleeping Giant formation, you find Trowbridge Island Lighthouse. Leased from the Department of Fisheries and Oceans by the Canadian Lighthouses of Lake Superior, the lighthouse is celebrating in 2024 its 100th year of service as an aid to navigation and as a growing tourist attraction. For its part, Porphyry Island, 43 km east of the Port of Thunder Bay, is celebrating 150 years of history. In 1989, this lighthouse moved into an automatic mode, ending 106 years of lighthouse keeping.

On the West Coast, Fisgard Lighthouse was designated a national historic site in 1958 because it was the first permanent lighthouse on Canada's Pacific seaboard. Built by the British and Colonial Governments in 1860 when Vancouver Island was not yet part of Canada, and located on Fisgard Island, it guides mariners into Esquimalt Harbour. There has not been a keeper there since its lantern was automated in 1929. Once a beacon for the British Royal Navy's Pacific Squadron, Fisgard still acts as a home base today for the Royal Canadian Navy. Every year, thousands of visitors tour its surroundings to capture a dense history of ship wrecks and lives saved.

Meanwhile, since the early 1990s, an impressive number of preservation societies in Canada have been working passionately to save lighthouses because of their special historical, economic and heritage significance. In carrying out their core marine safety mission, some observers feel that these unique, mainly isolated structures also spread a general message of hope in a troubled world... **M**

© DREAMSTIME

The first permanent lighthouse on Canada's Pacific Coast, spectacularly-located Fisgard Island Lighthouse guides mariners into Esquimalt Harbour. It has a rich historical and naval history.

Premier phare permanent sur le littoral pacifique du Canada, le phare de l'île Fisgard guide les marins à leur arrivée dans le havre d'Esquimalt. Il revêt une grande importance historique et navale.



STRONGCO[®]

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

Soulever. Déplacer. Ouvrez la voie. —

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

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

Lift. Move. Lead the way. —

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

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

Distribution partner of
KONECRANES

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

VOLVO

Manitowoc

CASE
CONSTRUCTION

NATIONAL
CRANE
by Manitowoc

GROVE
by Manitowoc

SENEBOGEN

FASSI

Distribution partner of
KONECRANES



WWW.STRONGCO.COM

ALBERTA ONTARIO QUEBEC ATLANTIC

NORS



Julie Gedeon

GREEN HORIZONS ÉCHOS VERTS



Le vent suscite un intérêt croissant en vue d'un transport maritime vert

La propulsion éolienne effectue un retour que nous étions nombreux à penser inimaginable il y a quelques années. Des « voiles » traditionnelles ou innovatrices sont utilisées pour capter l'énergie du vent et la transformer en énergie motrice de façon à réduire sensiblement les besoins en carburant.

Jusqu'à présent, les économies de carburant – et la réduction des émissions de carbone – pour des grands navires peuvent varier de 5 à 30%, en fonction de divers facteurs: le type de technologie et l'échelle de son utilisation, la force des vents ou le degré et le raffinement de l'optimisation des routes. Des petits cargos modernes vont et viennent sur les mers et océans presque exclusivement propulsés par le vent.

Growing wind power presence on green shipping's radar screen

Wind propulsion is experiencing a renaissance unimaginable to most of us a few years ago. Traditional and innovative 'sail' designs are being introduced to capture and convert the wind's strength into forward motion to significantly reduce standard fuel requirements.

To date, the fuel savings – and related carbon reduction – on larger vessels range between five and 30 per cent depending on various factors that include the kind and scale of technology, the wind availability, along with the sophistication and extent of route optimization. Smaller modern cargo vessels are now criss-crossing seas and oceans almost exclusively on sail power as well.



France's sail-powered commercial vessel, the *Anemos* operated by TOWT, recently unloaded 1,000 tons of cargo, including wine and champagne.

L'*Anemos*, navire commercial français à propulsion éolienne exploité par TOWT, a récemment déchargé 1000 tonnes de fret, dont du vin et du champagne.

©PORT AUTHORITY OF NEW YORK AND NEW JERSEY

With the maritime sector intensely seeking ways to decarbonize, an increasing number of ship owners are looking to wind power. According to the International Windship Association (IWSA), more than 31 large ocean vessels will already have some kind of wind-assisting technology by the end of this year.

Mitsubishi Corporation Shipping's Pyxis Ocean, a 228.6-metre (750-foot) bulk carrier vessel chartered by Cargill, garnered world attention in August 2023 when it became the first vessel retrofitted with two WindWings developed by BAR Technologies. The pair of wing sails tower up to 37.5 metres (123 feet). Made from the same durable steel and composite glass used for wind turbines, they make use of wind in largely the same way as traditional sails do, but mechanically rotate and spin instead of having to be raised and furled.

With the Pyxis Ocean able to carry up to 81,000 metric tons (mt) of grain, notions about wind power being practical only for small-scale transportation have been set aside. Over a six-month trial, the WindWings reduced fuel consumption by an average of three mt – avoiding 11.2 mt of CO₂ emission – daily.

Algoma Central Corporation launches study

I recall it only being a few years ago that wind power was regarded as perhaps feasible for some ocean travel but impractical for inland routes such as the Great Lakes and St. Lawrence. The Algoma Central Corporation is now likely to change such thinking with some federal monies to investigate the feasibility of wind propulsion technology for its lakers.

Gregg Ruhl, Algoma Central Corporation's President and CEO, notes that its bulk carriers in the Great Lakes and St. Lawrence would require a unique design because these vessels remain in service much longer than their oceangoing counterparts and must travel both open waters and into narrow rivers, locks, and passages. A safety assessment is also part of Algoma's study.

Scaling up the use of wind power globally faces some challenges. Retrofitting vessels is a costly investment that only pays off in the longer run. As for new-builds, hull

À l'heure où le secteur maritime cherche activement des moyens de se décarboniser, un nombre croissant d'armateurs s'intéressent à la propulsion éolienne. D'après l'International Windship Association (IWSA), plus de 31 grands navires océaniques seront déjà dotés d'une forme de technologie d'assistance éolienne d'ici la fin de l'année.

Le Pyxis Ocean, un vraquier de 228,6 mètres (750 pieds) de Mitsubishi Corporation Shipping affrété par Cargill, a retenu l'attention mondiale en août 2023 quand il est devenu le premier navire à se voir greffer deux voiles WindWings mises au point par BAR Technologies. La paire de voiles rigides sont hautes de 37,5 mètres (123 pieds). Elles sont faites du même acier durable et des mêmes composites que les turbines éoliennes. Elles exploitent le vent essentiellement de la même manière que des voiles traditionnelles, mais elles sont orientées et pivotées mécaniquement au lieu de devoir être hissées et repliées.

Le Pyxis Ocean peut transporter 81 000 tonnes de céréales, donc on ne peut plus dire que la propulsion éolienne n'est envisageable que pour des petits bâtiments. Pendant un essai de six mois, les WindWings ont réduit la consommation de carburant en moyenne de 3 tonnes – évitant 11,2 tonnes d'émissions de CO₂ – par jour.

L'Algoma Central Corporation lance une étude

Il y a quelques années, la propulsion éolienne était considérée comme une possibilité éventuelle pour certains voyages océaniques, mais guère pratique sur des eaux intérieures comme les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Aujourd'hui, l'Algoma Central Corporation est probablement sur le point de changer la donne. Elle a reçu des fonds fédéraux pour étudier la faisabilité de la propulsion éolienne à bord de ses laquiers.

Gregg Ruhl, président et chef de la direction d'Algoma Central Corporation, note que ses vraciers sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent auraient besoin de dispositifs particuliers, puisqu'ils restent en service bien plus longtemps que leurs homologues océaniques et qu'ils naviguent aussi bien sur des eaux libres que sur des rivières, dans des écluses et par des passages étroits. Une évaluation de la sécurité fait partie de l'étude d'Algoma.

©CARGILL

Mitsubishi's bulk carrier Pyxis Ocean is the world's first to be retrofitted with wing sails.

Le vraquier **Pyxis Ocean** de Mitsubishi est le premier au monde à être modifié par l'ajout de voiles rigides.



*The sail cargo vessel **Anemos** is pictured on its first transatlantic voyage.*

Le cargo à voile **Anemos**, vu ici dans son premier voyage transatlantique.

Il y aurait des défis à relever pour étendre l'utilisation de la propulsion éolienne à plus grande échelle. La transformation de navires existants est un investissement coûteux qu'il faut longtemps pour rentabiliser. Quant aux nouveaux navires, on commence seulement à mettre au point les changements à la conception des coques et autres modifications pouvant au mieux tirer parti des diverses technologies éoliennes.

Les ports et les municipalités feraient bien de tenir compte de la propulsion éolienne quand ils planifient des changements dans leur infrastructure, comme la construction ou la rénovation de ponts qui pourraient compliquer la venue de navires dotés de dispositifs éoliens traditionnels ou de voiles rigides encore plus hautes. Certains navires, comme le Pyxis Ocean, abaissent mécaniquement leurs voiles en approchant d'un port, mais tous ne peuvent pas en faire autant.

Au début de septembre, TOWT (la compagnie maritime TransOceanic Wind Transport) a fait sa première traversée transatlantique exclusivement éolienne avec l'**Anemos**, premier de deux nouveaux navires de 5000 tonnes, qui a fait le voyage du Havre à New York.

L'**Anemos**, dont le nom signifie vent en grec ancien, transportait plus de 1000 tonnes de fret français. Ce n'est peut-être pas grand-chose, mais il faut voir TOWT comme un nouveau service de fret spécialisé. Sa flotte en voie de développement est conçue pour transporter des produits haut de gamme, comme du vin français en barriques qui se bonifie grâce au vieillissement dynamique qui se produit en mer dans un système de cave intelligent.

Maintenant, considérez ces navires comme faisant partie d'une flotte, TOWT ayant l'intention d'en avoir 30 en service d'ici 2030, et 200 d'ici 2035. Le port de Québec fait partie des plans de TOWT, mais d'autres ports davantage à l'intérieur ont été d'avance exclus en raison d'obstacles liés à l'infrastructure.

La propulsion éolienne pour le transport de fret et pour le tourisme gagne du terrain dans la région des Caraïbes. Elle est perçue comme une solution potentielle dans les régions où, par exemple, l'hydroélectricité n'est pas aisément disponible pour produire des carburants plus propres.

Comme toujours, la sécurité doit être la priorité, et d'autant plus alors que le réchauffement planétaire entraîne des changements météorologiques plus soudains et plus extrêmes. En mai dernier, deux des huit membres d'équipage de la goélette **De Gallant** transportant du café, du cacao et du sucre ont disparu dans une violente tempête apparue subitement 32 km (20 milles) au nord de l'île **Great Inagua** près des Bahamas.

Comme l'Organisation maritime internationale demande maintenant à l'industrie de réduire ses émissions de carbone d'au moins 70% d'ici 2040 et de parvenir au zéro net d'ici 2050, l'intérêt pour la propulsion éolienne ne va certainement pas s'envoler. De fait, il pourrait bien gonfler franchement. **M**



design changes and other considerations to best accommodate the various innovative wind technologies are just starting to be put more seriously on the proverbial drawing board.

Ports and municipalities would be wise to place sail power on their radar when planning infrastructure changes, such as bridge construction or renovations that could hinder large traditional or even more towering rigid sailing equipment from calling on their communities. Some vessels, such as the **Pyxis Ocean**, mechanically lower their sails as they approach a port, but not all can do so.

In early September, TOWT made its first transatlantic voyage powered almost exclusively by wind as the **Anemos**, the first of two 5,000 mt newbuilds, arrived in New York from Le Havre.

Called the Greek word for wind, **Anemos** had more than 1,000 mt of French cargo aboard. That might not seem like a lot but think of TOWT as an emerging boutique cargo service. Its developing fleet is designed to carry life's finer goods, such as French barreled wine that benefits from the dynamic aging that happens when it's kept at sea temperature by an intelligent cellar system.

Now think about these vessels as part of a boutique chain with TOWT determined to have 30 of them in service by 2030 and 200 by 2035. While the Port of Quebec is on TOWT's horizon, other ports farther inland have already been ruled out because of infrastructure hindrances.

Sail power for cargo transport and tourism is gaining additional momentum in and around the Caribbean and regarded as a potential equalizer in regions where hydroelectricity, for example, isn't readily available to produce cleaner fuels.

As always, safety must be prioritized, but especially with global warming making weather changes more abrupt and extreme. Tragically last May, two of the eight crew members aboard the schooner **De Gallant** transporting coffee, cocoa and sugar, disappeared after the vessel ran into a sudden violent storm 32 kilometres (20 miles) north of **Great Inagua**, near the Bahamas.

With the International Maritime Organization now calling on the industry to curb its carbon emissions by at least 70 per cent by 2040 and reach net-zero by 2050, the interest in wind power isn't likely to blow over and may indeed be embraced with gusto. **M**



ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Tom Peters



Port of Saint John mapping a new era

The completion of the \$205 million, Westside terminal modernization program earlier this year, kick-started a whole new era for the Port of Saint John. A further \$42 million expansion of some new laydown area for containers, expected to be completed in the spring of 2025, will give the port's terminal operator, DP World, the capacity to handle a total of 800,000 TEUs (twenty-foot equivalent units).

Le port de Saint John entame une nouvelle ère

L'achèvement du programme de 205 millions de dollars de modernisation des terminaux du côté ouest, plus tôt cette année, a lancé une nouvelle ère pour le port de Saint John. Un investissement supplémentaire de 42 millions de dollars dans l'agrandissement des aires de dépôt pour conteneurs, qui devrait être terminé au printemps 2025, permettra à l'exploitant de terminaux DP World de manutentionner un total de 800 000 EVP (équivalents vingt pieds).

©PORT SAINT JOHN



Dans un discours-programme à la conférence de juin 2023 Journées du port de Port Saint John, Keith Creel, président et chef de la direction de CPKC avait déclaré au sujet du port que « la vision était et l'objectif est d'en faire le port de calibre mondial [qu'il a déjà été]. Il avait ajouté qu'il s'agissait d'en faire « le Prince Rupert de l'Est ». La vision de M. Creel a certainement relevé la barre pour le port, et dans le monde maritime canadien, Saint John a gravi un ou deux échelons.

La modernisation améliore largement les perspectives pour le fret au Port Saint John.

« Je crois que le mot « options » est particulièrement pertinent ici, parce que nous offrons certainement des options, avec trois chemins de fer de catégorie 1 », dit Patrick Beamish, directeur, Affaires extérieures du port.

Il souligne le fait que le CN est un partenaire de longue date du port, surtout pour la potasse – qui a augmenté ces dernières années malgré la fermeture de la mine à Sussex (Nouveau-Brunswick) en 2016.

« Quand la mine était ouverte, nous transportions environ 750 000 tonnes de potasse, et l'année passée, nous avons eu plus de 2 millions de tonnes de potasse de la Saskatchewan. C'est donc une belle illustration de l'importance de la chaîne d'approvisionnement », dit M. Beamish.

« En ce qui concerne les conteneurs, nous avons trois options. Le CN, CPKC et CSX transportent la plus grande partie de ce fret, donc l'optimisme reste très présent. »

Après avoir manutentionné 153 000 EVP en 2023, le port en prévoit 150 000 à 200 000 en 2024 et davantage encore dans les années suivantes.

Il serait peut-être raisonnable de supposer que Saint John aimerait détourner en sa faveur des conteneurs de Halifax, mais M. Beamish s'en défend.

« Comme nous voyons les choses, il va y avoir une forte croissance dans tous les ports canadiens, et si nous progressons, nous pensons que Halifax progressera. Nous ne prévoyons pas de concurrence pour le fret entre nous et Halifax ou aucun autre port canadien. » En revanche, précise-t-il: « On peut bien penser que certaines marchandises passant par des ports du Nord-Est des États-Unis pour se rendre au Canada ou dans le Midwest américain seraient mieux servies en passant par Port Saint John. »

M. Beamish note que Halifax peut recevoir de bien plus grands navires que Saint John, mais que le port néo-brunswickois offre davantage d'options aux transporteurs. Il ajoute que le port constate une forte croissance venant d'Europe, surtout avec Hapag-Lloyd, « mais nous ne croyons pas que ce sera aux dépens de Halifax. Nous avons une place unique. Peu de ports au Canada ont trois chemins de fer de catégorie 1. C'est ce qui va apporter de la croissance à Saint John, et puis nous avons un exploitant de terminaux de calibre mondial, avec DP World. »

Le point de vue du PDG de DP World

« Port Saint John est particulièrement bien positionné pour devenir un passage majeur pour le commerce mondial, et DP World est fier d'être un partenaire clé dans son évolution, dit Doug Smith, PDG de DP World Canada.

At the Port Saint John Port Days conference in June 2023, Keith Creel, CEO, CPKC Rail, said in a keynote address, "The vision was and the objective is to make this the world class port that it is again," adding "Make this the Prince Rupert of the East." Mr. Creel's vision for Saint John certainly raised the bar for the port and in the overall Canadian marine scene, Saint John has moved up a notch or two.

The modernization widely broadens the cargo outlook for Port Saint John.

"I think options is the best term here because optionality is certainly what we are focused on with the three, Class 1 railways," said Patrick Beamish, the port's Director of External Affairs.

He said CN has been a longstanding partner of the port especially with potash and how that industry has grown over the last number of years despite the mine closing in Sussex, NB in 2016.

"At the time the mine was open we were moving about 750,000 tons of potash and last year we moved more than 2 million tonnes of Saskatchewan potash. So it's a great supply chain story," said Mr. Beamish.

"On the container side, we have three options with CN, CPKC and CSX moving the bulk of that cargo so optimism remains very strong," he affirmed.

After handling 153,000 TEUs in 2023, the port anticipates further growth in 2024, targeting between 150,000-200,000 TEUs and even greater container numbers in years to come.

It might be reasonable to think that Saint John might look at trying to attract container cargo away from Halifax but Mr. Beamish argued that is certainly not the case.

"The way we see it here is there is going to be tremendous growth across all Canadian ports and if we are growing, we anticipate Halifax will be growing. We don't anticipate competition for cargo with them or any other Canadian port," he said. But he offered: "That it is fair to say some cargo going through the Northeastern U.S. that is going to Canada or the U.S. Midwest may be better served coming through Port Saint John."

Mr. Beamish noted that Halifax can handle much bigger ships than Saint John but he asserted the NB port gives shippers more options. He added that the port sees a lot of growth coming through Europe, especially with Hapag-Lloyd "but we think it will not be at the expense of Halifax. We are in a unique place. Not many ports in Canada (size wise) that have three, Class 1 railways. That is what is going to make Saint John a growth story and we have a world-class terminal operator in DP World."

Perspectives from DP World's Doug Smith

"Port Saint John is uniquely positioned to become a major gateway for global trade and DP World is proud to be a key partner in its evolution," said Doug Smith, CEO, DP World Canada. "With access to three, Class 1 railways, an uncongested deepwater port and proximity to international markets, Saint John offers significant

advantages that rival other major ports on the East Coast of North America. Our vision is to build on these strengths and develop a truly world-class terminal,” he said.

Mr. Smith said DP World is “investing heavily in infrastructure, including additional cranes and advanced systems to increase container capacity and boost overall efficiency. We continue to work with our strategic partners – the shipping lines and our rail partners CPKC, CN and NB Southern Railway – to create greater efficiencies and deliver better DP World value,” he said.

DP World will add two additional cranes later this year. The cranes will arrive from the Port of Virginia, joining the four existing cranes to bring the total number to six, the most quay cranes ever at Port Saint John. They are expected to be operational in early 2025.

The incoming cranes are larger than the existing cranes. They can reach up to 24 containers wide and are capable of servicing vessels with a capacity greater than 10,000 TEUs. The two existing container cranes can reach up to 21 containers wide.

Port Saint John CEO, Craig Bell Estabrooks, said in referencing the ports of Vancouver, Prince Rupert, Montreal and Halifax, that, “We are now among the major ports and we place very well within that network. We are an essential component to Canada’s supply chain going forward,” adding the fact that the port can now handle larger ships, in excess of 8,000 TEU capacity.

In 2010, former Saint John Port President and CEO, Jim Quinn, now Senator Quinn, mapped out on a napkin, with a colleague, his vision of Saint John Port modernization.

In an interview in the Canadian Senate’s magazine, Mr. Quinn said he remembered drawing a diagram of what would be needed to put Saint John back in the main shipping lanes again. The blueprint laid out a major modernization plan for the port which has become a reality. “It was all part of that napkin,” Mr. Quinn said. **M**

Avec l’accès à trois chemins de fer de catégorie 1, un port en eau profonde sans congestion et la proximité de marchés internationaux, Saint John offre d’importants avantages par rapport à d’autres ports majeurs sur la côte Est de l’Amérique du Nord. Nous entendons tirer parti de ces atouts et développer un terminal véritablement de calibre mondial.»

M. Smith rapporte que DP World « investit fortement dans l’infrastructure, y compris dans des grues supplémentaires et des systèmes de pointe pour augmenter la capacité conteneurs et augmenter l’efficacité globale. Nous continuons de travailler avec nos partenaires stratégiques – les compagnies maritimes et nos partenaires ferroviaires CPKC, CN et NB Southern Railway – pour réaliser des gains en efficacité et fournir des services DP World de plus grande valeur. »

DP World ajoutera encore deux grues cette année. Elles arriveront du port de Virginie, rejoignant les quatre grues déjà en place. Le port de Saint John n’aura jamais eu autant de grues de quai. Elles devraient toutes être opérationnelles au début de 2025.

Les nouvelles grues sont plus grosses. Elles ont une portée de 24 rangées de conteneurs, et elles peuvent servir des navires de plus de

10 000 EVP. Les deux grues à conteneurs actuelles ont une portée de 21 rangées de conteneurs.

Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John, estime que par rapport aux ports de Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax, « nous faisons maintenant partie des ports majeurs, et nous nous situons très bien dans ce réseau. Nous sommes désormais un maillon essentiel de la chaîne d’approvisionnement du Canada. » Il ajoute que le port peut maintenant accueillir de plus grands navires, d’une capacité de plus de 8000 EVP.

En 2010, Jim Quinn, qui était alors PDG de Port Saint John et est depuis devenu sénateur, a couché sur une serviette de table sa vision de la modernisation du port en discutant avec un collègue.

Dans une entrevue avec le magazine du Sénat canadien, M. Quinn a dit se souvenir d’avoir dessiné un diagramme indiquant ce qui serait nécessaire pour rendre à Saint John sa place sur les grandes routes maritimes. Ce diagramme constituait un grand plan de modernisation du port, qui est devenu une réalité. « Tout cela était écrit sur cette serviette de table », disait M. Quinn. **M**

“Saint John offers significant advantages that rival other major ports on the East Coast of North America. Our vision is to build on these strengths and develop a truly world-class terminal”.

Saint John offre d’importants avantages par rapport à d’autres ports majeurs sur la côte Est de l’Amérique du Nord. Nous entendons tirer parti de ces atouts et développer un terminal véritablement de calibre mondial. »

**Doug Smith
CEO, DP World Canada /
PDG DP World Canada**



PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE

Colin Laughlan



La carrière en sauvetage choisie par Jordan Wilson dans la Garde côtière canadienne

En 2006, lorsque le **NM Queen of the North** a heurté le fond puis coulé au large de la côte Nord de Colombie-Britannique, Jordan Wilson avait huit ans. Il se rappelle que les résidents de la communauté Gitga'at, dans la localité de Hartley Bay, se sont précipités dans leurs bateaux de pêche, en pleine nuit, pour se rendre sur le lieu du sin-

The chosen rescue-focused career of Jordan Wilson with the Canadian Coast Guard

When BC Ferries' **MV Queen of the North** struck ground and sank off the North Coast of British Columbia in 2006, Jordan Wilson was eight years old. He remembers the story of the people from the neighbouring Gitga'at community of Hartley Bay who rushed to the site of the disaster in their fishing boats in mid-



Jordan Wilson, a First Nations mariner (on left) who pursued a career with the Canadian Coast Guard, is pictured with Geoff Carrow, CCG Deputy Superintendent of the Search and Rescue Program.

Le marin autochtone Jordan Wilson (à gauche), qui a choisi une carrière dans la Garde côtière canadienne, en compagnie de Geoff Carrow, surintendant adjoint du programme de recherche et sauvetage de la GCC.

night darkness to rescue passengers from the frigid waters of Wright Sound, 135 kilometres south of Prince Rupert. The incident claimed two lives of the 101 passengers. It could have been far worse if not for the heroic rapid response of the First Nations rescuers, who arrived on the scene ahead to the nearest Canadian Coast Guard ship one hour away.

For young Jordan, a member of the Heiltsuk First Nation in the community of Bella Bella on BC's Central Coast, the story was the embryonic beginning of a marine career, in which he is still engaged today. "I'd been interested in the Coast Guard since I was 12 or 13," Mr. Wilson told *Maritime Magazine*.

In 2018, at age 20, Mr. Wilson joined the Canadian Coast Guard after completing the CCG's Indigenous Community Response Training program one year earlier. "After I had completed the ICRT program, I was encouraged to become part of the instructional team and actually teach the program," he said.

On a boat since one month old

"A career in the marine industry is really just the continuation of the way of life for my Heiltsuk people," Mr. Wilson shared, underscoring the point: "It's been proven, you know, with Western science, that the Heiltsuk people have occupied the Central Coast of what is now known as BC for over 14,000 years – that's roughly 700 generations of mariners." He added: "I've been on a boat since I was one month old."

Mr. Wilson could have joined the First Nations Coastal Guardian organisation instead of the Coast Guard, explained Geoff Carrow, Deputy Superintendent of the Coast Guard's Search and Rescue Programs based in Victoria, BC.

"The Guardians have been going for a long time. They have their own vessels, and they have their own careers. However, they have very similar training needs and they need their small vessel operator proficiency course, along with their radio operators certificate, and first-aid courses offered by the Coast Guard," said Mr. Carrow.

"So the Coast Guard is late on the scene, and the Guardians are where it all started for us," he said.

Notably, the 2017 launch of the ICRT project occurred the year following the plight of the **Nathan E. Stewart**, a U.S.-registered tugboat that ran aground and sank, spilling over 100,000 litres of diesel fuel along the 350 kilometres of shoreline of the Heiltsuk First Nation territory. A report by Canada's Transportation Safety Board pointed to the "lack of coordination leading to confusion about the roles and responsibilities of the responding agencies, while the Heiltsuk Tribal Council report went to the underlying problem, stating: "The lack of recognition of the Nation's stewardship of the environment by responders... contributed to perpetuating the colonial mentality and practices that have clearly failed the Heiltsuk People."

istres et secourir les passagers des eaux glaciales du passage Wright, à 135 km au sud de Prince Rupert. L'accident a coûté la vie à deux des 101 passagers. Le bilan aurait été bien plus lourd n'eût été de l'héroïque intervention rapide des sauveteurs autochtones. Ils sont arrivés sur les lieux avant le navire le plus proche de la Garde côtière canadienne, qui se trouvait à une heure de navigation.

Pour le jeune Jordan, membre de la Première Nation Heiltsuk dans la localité de Bella Bella sur la côte centrale de la Colombie-Britannique, ce sera le germe d'une carrière maritime qu'il poursuit jusqu'à ce jour. « Je m'intéresse à la Garde côtière depuis que j'ai 12 ou 13 ans », a dit M. Wilson au *Maritime Magazine*.

En 2018, à 20 ans, M. Wilson a rejoint les rangs de la Garde côtière canadienne, ayant suivi un an plus tôt le programme de formation en intervention offert par la GCC dans les collectivités autochtones. « Après avoir terminé la formation, j'ai été encouragé à devenir membre de l'équipe de formateurs du programme », dit-il.

Déjà en bateau à un mois

« Une carrière dans l'industrie maritime est de fait une extension naturelle du mode de vie de mon peuple heiltsuk, insiste M. Wilson. Vous savez, la science occidentale a prouvé que le peuple heiltsuk occupe la côte centrale de ce qui est aujourd'hui la Colombie-Britannique depuis plus de 14 000 ans. C'est quelque 700 générations de gens de mer. » Et d'ajouter à son propre sujet : « Je vais en bateau depuis que j'ai un mois. »

M. Wilson aurait pu se joindre à l'organisation autochtone des gardiens de la côte au lieu de la Garde côtière, explique Geoff Carrow, surintendant adjoint des programmes de recherche et sauvetage de la GCC à Victoria (Colombie-Britannique).

« Les gardiens sont là depuis longtemps, dit M. Carrow. Ils ont leurs propres bateaux, et ils ont leurs propres carrières. Cependant, ils ont des besoins de formation très semblables, et ils ont besoin de leur formation de conducteur de petits bâtiments, ainsi que de leur certificat d'opérateur radio, et des cours de premiers soins offerts par la Garde côtière.

« Donc la Garde côtière arrive plus tard, et les gardiens étaient là avant. »

Fait à noter, le projet de formation en intervention dans les communautés autochtones a été lancé en 2017, l'année après le naufrage du **Nathan E. Stewart**, un remorqueur américain, qui a déversé 100 000 litres de diesel sur 350 km de côtes dans le territoire de la Première Nation Heiltsuk. Un rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada a noté un manque de coordination et « une certaine confusion quant aux rôles et responsabilités des organismes participant à l'intervention ». Un rapport du conseil tribal heiltsuk soulignait le problème sous-jacent, affirmant que le manque de reconnaissance de la gestion de l'environnement par la Nation de la part des intervenants avait contribué à « perpétuer la mentalité et les pratiques coloniales qui ont clairement laissé tomber les peuples Heiltsuk ».

Un important geste de réconciliation

Le programme de formation en intervention dans les communautés autochtones représente «un changement de mentalité de la part de la Garde côtière, et un changement dans la confiance et l'accessibilité en ce qui concerne les Premières Nations, dit M. Carrow. Au lieu des anciennes façons de faire, en particulier des organismes gouvernementaux, quand c'était: "voici notre plan – c'est ce que nous allons faire", nous avons clairement entendu que nous devons cesser d'arriver avec un plan tout fait, et plutôt y aller et demander "quel est le plan?, comment pouvons-nous vous aider?"

«Plusieurs chefs m'ont dit que ce programme est le plus important geste de réconciliation qu'ils aient vu en tant que communauté.

«L'objectif du cours est surtout d'établir une relation. Oui, nous voulons conférer des aptitudes, mais ce qui importe est que nous devenions amis chaque fois que nous terminons un cours. Et dans le tout, il y a un aspect recrutement – que ce soit recruter pour d'autres cours de formation ou pour notre Garde côtière auxiliaire des Premières Nations côtières, qui est un programme bénévole géré par les Premières Nations, ou recruter pour la Garde côtière, pour ceux que cela intéresse. Toutes ces possibilités sont là, et nous tentons de faciliter les choses autant que possible.»

Depuis 2017, 283 personnes de 39 Nations de la côte Ouest ont participé au programme, rapporte M. Carrow.

Après six ans dans la Garde côtière, M. Wilson a récemment suivi une formation supplémentaire à l'Institut de technologie de Colombie-Britannique. Le programme avancé de quart à la passerelle vise à former des femmes et des Autochtones de sorte qu'ils puissent débiter dans un éventail de carrières maritimes. M. Wilson prend actuellement du temps pour réfléchir à la façon dont il pourrait au mieux contribuer. **M**

A significant act of Reconciliation

The ICRT program represents "a change of mindset on the part of the Coast Guard, and it's a change in trust and accessibility in terms of First Nations," said Mr. Carrow. "Instead of the old way of doing business with government agencies in particular, which was: Here is our plan – this is what we are going to do; we heard clearly that we're to stop showing up with a plan but rather to come and say: What is the plan? How can we help you?"

"I've had several chiefs say to me this program has been the most significant act of Reconciliation they've experienced as a community," Mr. Carrow added.

"The objective of the course is primarily to build a relationship. Yes, we want to impart skills, but what is important is that we become friends every time we finish a course. And through that, there's a recruitment aspect – whether it's recruiting to other training courses, or to our Coastal Nations Coast Guard Auxiliary which is a volunteer First Nations run program, or recruiting into the Coast Guard if they have that interest. So all those avenues are open and we try to facilitate that as best as possible."

Since 2017, the ICRT program has had 283 people in 39 nations on the west coast come through the program, said Mr. Carrow.

After six years in the Coast Guard, Mr. Wilson recently completed additional training at the British Columbia Institute of Technology. The Enhanced Bridge Watch Program targets women and Indigenous persons with training for entry level jobs in a broad range of marine careers. Mr. Wilson is taking time off at present to contemplate where he might make his best contribution. **M**

©DREAMSTIME

Canadian Coast Guard hovercrafts are an essential tool for patrolling West Coast waters.

Les aéroglisseurs de la Garde côtière canadienne sont un outil essentiel pour les patrouilles sur la côte Ouest.



ARCTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ARCTIQUE

Carroll McCormick



Nunavut company building Arctic-appropriate prefabricated homes

Construction is underway on a factory, prototypes have been field-tested, and Arctic Modular Homes has as its goal in 2025 to build 12 homes for shipment to Arctic communities, which are desperately short of housing. Once the end-to-end process is optimised, the company calculates that it can build 40 to 50 two-bedroom homes a year.

The husband-and-wife team of Stuart Rostant and Amanda Dorion, architects who moved to Nunavut-based Cambridge Bay - 1,885 kilometres due north of Saskatoon - in 2010, spun the company out of their other company, CHOU Consulting and Development.

They are well plugged into the Nunavut housing scene, having worked for the Government of Nunavut's Department of Community and Government Services.

Une entreprise du Nunavut construit des maisons préfabriquées pour l'Arctique

Une usine est en voie de construction, des prototypes ont été mis à l'essai sur le terrain, et l'entreprise Arctic Modular Homes a pour objectif en 2025 de construire 12 maisons qui seront expédiées dans des localités arctiques où il manque cruellement de logements. Une fois que l'ensemble du processus aura été optimisé, l'entreprise estime qu'elle pourra construire 40 à 50 maisons de deux chambres à coucher par année.

Stuart Rostant et Amanda Dorion sont des architectes. Le couple vit depuis 2010 dans la localité de Cambridge Bay (Nunavut), 1885 km franc nord de Saskatoon. Ils ont fondé Arctic Modular Homes en tant que dérivée de leur autre entreprise, CHOU Consulting and Development.

Ils connaissent bien le domaine de l'habitation au Nunavut, ayant travaillé pour le ministère des Services com-

Cambridge Bay was chosen by husband-and-wife team Stuart Rostant and Amanda Dorion as a good base for their entrepreneurial operations.

Le couple Stuart Rostant et Amanda Dorion a choisi la localité de Cambridge Bay pour établir son entreprise.



©DREAMSTIME



©ARCTIC MODULAR HOMES

The pod system is scalable for transportation. Here is a 4-plex assembled in 2022.

Le système modulaire facilite le transport. Ici, un quadruplex assemblé en 2022.

munautaires et gouvernementaux du Nunavut. En 2012, ils ont construit leur propre maison, une préfabriquée qui les a inspirés à mettre au point leur propre version.

« Nous avons travaillé étroitement avec l'organisme de réglementation du Nunavut, dit M. Rostant. Il sait qui nous sommes. La relation est très importante. Nous avons entamé le processus de demande pour que notre usine soit conforme à la norme CSA A277.

« Nous ne sommes pas les premiers à construire une maison modulaire dans le Nord. [Mais] pour ce qui est d'être premiers, nous sommes à 100% axés sur le Nord. Je dis aux gens que nous construisons [comme] pour la lune: transport, logistique, construction. »

Les méthodes de construction recourent à des panneaux ICE (Insulated Composite Envelope) plutôt qu'une ossature de montants et chevrons, au chauffage hydronique (avec un mélange de glycol) par le plancher, à un système de récupération de la chaleur, à des fenêtres à triple vitrage et à une citerne extérieure d'eaux usées chauffée. Les maisons seront livrées complètement meublées.

In 2012 they built their own house, a prefab that inspired them to go one better with their own design.

“We have worked very closely with the regulatory body in Nunavut,” Mr. Rostant says. “They know who we are. The relationship is very important. We are in the application process of ensuring that our factory is CSA A277-compliant.

“We are not the first company to build a modular home in the North. [But] in terms of firsts, we are 100 percent focussed on the North. I tell people we build for the moon [in terms of] transportation, logistics, construction.”

Their construction methods include using energy efficient Insulated Composite Envelope panels, rather than stud & rafter construction, in-floor hydronic (a glycol mix) heating, a heat recovery system, triple-glazed windows, and a heated exterior waste-water tank. The homes will come completely furnished.

Factory in Manitoba

Here is how it all works: The company will build 42' x 12' x 12' pods in a factory in Reinfeld, Manitoba, truck them to Montreal for sealift to the Arctic, unload them the Arctic way – boat-to-barge-to-beach-to-forklift – move them to building lots and complete the assembly. The pods are modular, so, typically, two pods will be connected to make a roomy home.


“Our plan is to make them as plug and play as possible. All the pods are fully wired and ready to plug in. We think we can cut the assembly time so someone can move in in two to three weeks,” Mr. Rostant says.

Pre-fabricating shortens the time crews need to battle the weather – Mr. Rostant mentioned something about building houses in blizzards – and eliminates the offcuts and other scrap left over from building from piles of raw building material.

While one pod yields a one-bedroom layout, the more efficient configuration is two pods with shared mechanical systems, or even multi-plexes, like the 4-plex the company built in 2022.

This scalability can future-proof homes for growing families, Mr. Rostant points out. “A young family can start with a two-bedroom home and when in the future they need more space ... by adding a pod the family could stay in one place instead of having to move.”

While the factory is not in the Arctic – the idea was floated but then dropped – Mr. Rostant wants to employ northern tradespeople on the install end. “We can bring people to the factory from the Arctic and train them on our product. We want to use as much local [Arctic] labour, such as electricians, plumbers, project managers, as possible,” he explains.

Cultural appropriateness is a recurring theme in Northern house design, some of which Arctic Modular Homes has incorporated. “A cold porch is an important space that we are building into our designs. The couch can be turned into a bed. The [kitchen] island is moveable to make room for larger gatherings of people,” Mr. Rostant says, adding, “It feels good to hopefully make a difference.” 

Usine au Manitoba

L'entreprise construira des modules de 42 x 12 x 12 pieds dans une usine à Reinfeld, au Manitoba. Elle les expédiera par camion jusqu'à Montréal. De là, elles partiront en bateau vers l'Arctique où elles seront débarquées comme cela se fait dans l'Arctique: du bateau à une barge, puis à terre, puis manœuvrées avec un chariot élévateur pour les apporter au lieu voulu pour achever le montage. Les modules peuvent être combinés, et une solution typique consisterait à assembler deux modules pour créer une maison spacieuse.


« Nous entendons produire des modules prêts à l'emploi autant que possible, dit M. Rostant. Tous les modules comporteront le filage voulu, prêt à être raccordé. Nous croyons pouvoir réduire le temps nécessaire à l'assemblage pour que l'emménagement puisse se faire en deux ou trois semaines. »

Avec la préfabrication, les ouvriers doivent passer moins de temps exposés à la météo. M. Rostant évoque la construction d'une maison dans un blizzard. Aussi, il n'y a pas de restes comme quand on travaille directement avec des matériaux de construction.

Un module donne un logement à une chambre à coucher, mais la configuration la plus efficace est l'assemblage de deux modules avec des installations techniques communes. Des multiplex sont aussi possibles, comme le quadruplex que l'entreprise a construit en 2022.

Cette flexibilité peut très bien servir les familles en croissance, note M. Rostant. « Une jeune famille peut commencer avec deux chambres à coucher, puis quand elle aura besoin de plus grand, ajouter un module. Ainsi, la famille pourra rester en place plutôt que de devoir déménager. »

L'usine n'est pas dans l'Arctique, l'idée ayant été envisagée mais écartée, mais M. Rostant tient à employer des ouvriers du Nord pour l'installation. « Nous pourrions faire venir des ouvriers de l'Arctique à notre usine pour leur donner la formation voulue sur notre produit. Nous voulons utiliser autant d'ouvriers locaux [de l'Arctique] que possible, tels qu'électriciens, plombiers ou gestionnaires de projets. »

L'adéquation culturelle est un thème récurrent pour l'architecture résidentielle dans le Nord, et Arctic Modular Homes en a tenu compte. « Un porche froid est un espace important, et nous en prévoyons dans nos plans, dit M. Rostant. Le divan peut être transformé en lit. L'îlot de cuisine peut être déplacé, laissant plus de place pour recevoir davantage d'invités. » Et de conclure M. Rostant: « C'est gratifiant de pouvoir espérer faire une différence. » 



An example of the interior view of the homes delivered fully-furnished.

Vue intérieure d'une demeure, livrée complètement meublée.

©ARCTIC MODULAR HOMES

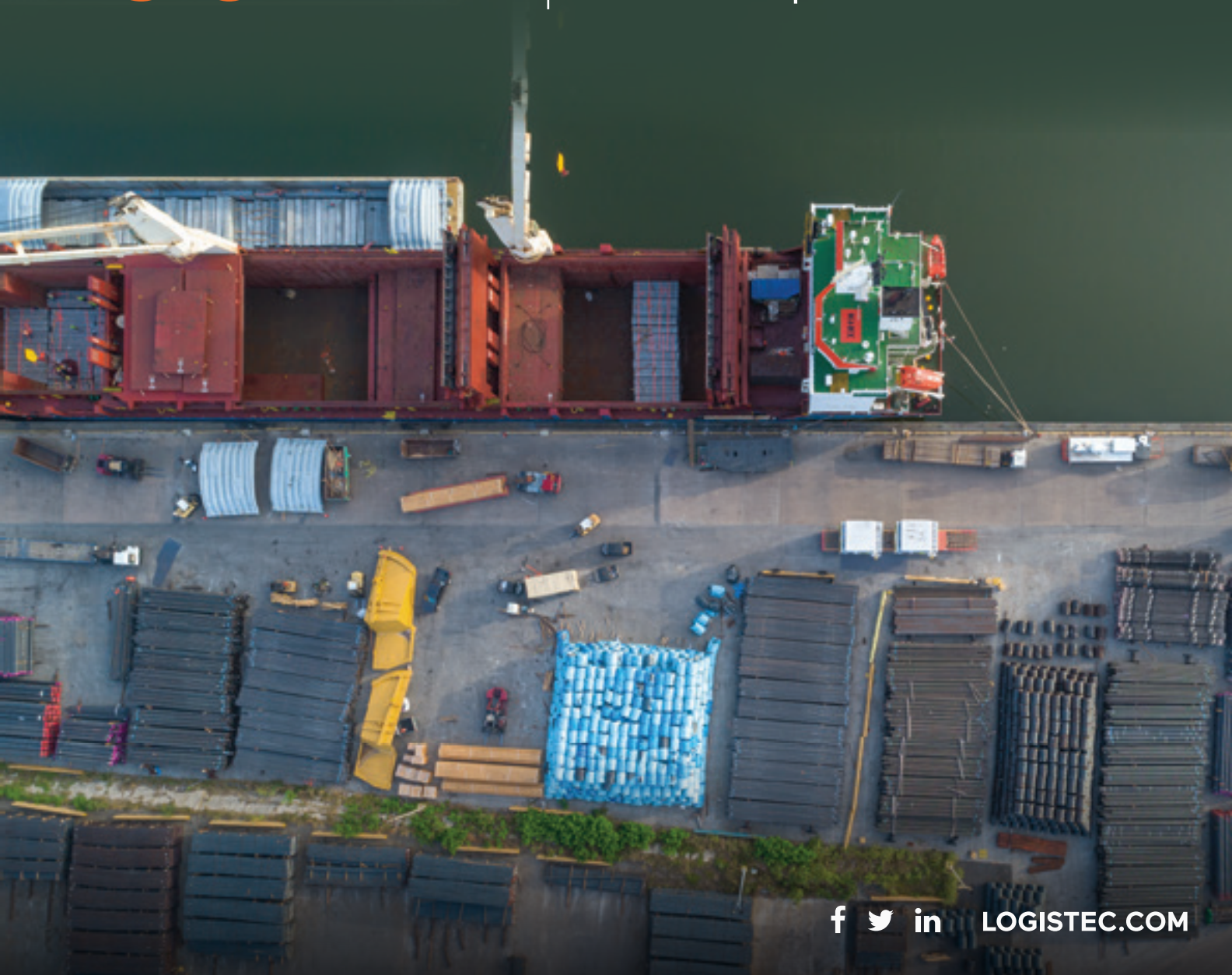
LOGISTEC

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

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

90 terminaux
terminals

60 ports
ports



Canada-North Atlantic Positive trends in maritime trade face new challenges

Canada-Atlantique-Nord Des tendances positives, mais aussi de nouveaux défis

Brent Frederick

The North Atlantic has continued to show somewhat less volatility than other world maritime trade lanes but this relative stability could be offset to a certain degree by uncertainty sparked by mounting waterfront labour activism disrupting supply chains and global geopolitical tensions.

L'Atlantique Nord a continué d'être plutôt moins volatil que d'autres voies commerciales. Cependant, cette stabilité relative pourrait être quelque peu troublée. L'activisme croissant des travailleurs portuaires de nature à perturber les chaînes d'approvisionnement est source d'incertitude, comme le sont les tensions géopolitiques mondiales.



Karen Kancens, Vice-President of the Shipping Federation of Canada, suggests that increased manufacturing in Southeast Asia could boost containerized imports destined to ports in Eastern Canada.

Selon Karen Kancens, vice-présidente de la Fédération maritime du Canada, l'accroissement de l'activité manufacturière en Asie du Sud-Est pourrait faire augmenter les importations conteneurisées passant par des ports de l'Est du Canada.



©SHIPFED

« Même si la capacité était supérieure à la demande transatlantique au premier semestre de 2024, divers indicateurs économiques laissent entrevoir une tendance plus positive au second semestre », notait Karen Kancens, vice-présidente de la Fédération maritime du Canada, à la fin septembre.

La Fédération maritime est la voix des armateurs, des exploitants et des agents des navires océaniques servant au commerce maritime mondial du Canada. Elle a fait remarquer que les données de juillet du trafic transatlantique vers l'ouest indiquaient une progression de 4,2 % sur un an pour le volume d'Europe du Nord et de 2 % pour le volume de la Méditerranée.

« Ces gains récents, qui seront sans doute renforcés par l'allègement des taux d'intérêt au Canada et aux États-Unis et par la perspective d'un accroissement du pouvoir d'achat des consommateurs nord-américains, pourraient être suivis par des gains à plus long terme découlant des tendances dans les grands centres de l'activité économique mondiale », dit Mme Kancens.

Éléments favorisant les ports de l'Est du Canada

Par exemple, elle a avancé que l'accroissement de l'activité manufacturière en Asie du Sud-Est pourrait mener à une augmentation des importations conteneurisées passant par des ports de l'Est du Canada. En même temps, la croissance démographique persistante en Asie du Sud, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord pourrait faire augmenter les volumes de céréales canadiennes exportées par les ports de l'Est.

Mme Kancens affirme que certains de ces changements produisent déjà leur effet. L'Allemagne a détrôné par l'Inde en tant que premier partenaire commercial du Port de Montréal pour une deuxième année de suite. « L'évolution du contexte sur la côte Est se reflète aussi dans les récents investissements du Port d'Halifax dans son infrastructure et ses opérations, dans la consolidation des activités de ses terminaux et dans le changement de la donne que représente son orientation sur les ultra-grands navires. Aussi, Port Saint John a sensiblement augmenté sa capacité de manutention de conteneurs, et il a eu des volumes records de fret au cours de la dernière année », dit-elle.

“Although capacity outstripped demand on the transatlantic for much of the first half of 2024, a number of economic indicators suggest a more positive trend for the second half of the year,” noted Karen Kancens, Vice-President of the Shipping Federation of Canada, at the end of September.

The Shipping Federation, which is the voice of the owners, operators and agents of the ocean ships carrying Canada's world maritime trade, said that July data for transatlantic westbound traffic showed a 4.2% year-over-year increase in volume from North Europe and a 2% increase in volume from the Mediterranean.

“These recent gains, which are likely to be buttressed by the easing of interest rates in both Canada and the U.S. and the prospect of increased buying power by North American consumers, may be followed by longer-term gains resulting from shifts in the centres of global economic activity,” Ms. Kancens said.

Elements favoring eastern Canada gateways

As an example, she indicated that increased manufacturing in Southeast Asia may result in a rise in containerized imports destined to ports in Eastern Canada, while ongoing population growth in South Asia, the Middle East and North Africa may result in increased volumes of Canadian grain exports moving through eastern gateways.

Ms. Kancens said that the impacts of some of these changes are already being felt on the ground, with Germany ceding first place to India as the Port of Montreal's largest trading partner for the second year in a row. “Further evidence of the changing landscape on the East Coast can be found in the Port of Halifax's recent infrastructure and operational investments, consolidation of its terminal operations, and game-changing focus on ultra-sized ships, as well as Port Saint John's significant upgrades to its container-handling capabilities and record cargo volumes over the last year,” she said.

Other developments that bode well for the North Atlantic route, the Shipping Federation said, include continued progress on the Port of Montreal's Contrecoeur Terminal, and CN's resumption of construction at its Milton Intermodal Terminal in Ontario, which will add 450,000 TEUs of additional intermodal capacity to the region upon completion.

The Shipping Federation is also looking forward to seeing the supply chain strategy being developed by Transport Canada's new National Supply Chain Office. The strategy will have an infrastructure development plan as one of its major pillars. "The Office is also developing capacity to better manage supply chain disruptions on both the East and West Coasts of Canada, which is a major element of ensuring a resilient transportation system for the future," Ms. Kancens said.

"Of course, the wild card in any discussion of the current trade context is the unprecedented level of labour volatility that has rocked North American supply chains over the past year," Ms. Kancens continued.

"Canada has borne the brunt of this volatility to date, whether through the month-long on again/off again longshore strike that shuttered operations at West Coast ports (in summer 2023), the eight-day strike that shut down navigation in the St. Lawrence Seaway last November, the work stoppage that brought operations at both CN and CPKC to a halt this August, or the ongoing prospect of a strike by 1,200 longshore workers at the Port of Montreal, who have been locked in negotiations with the MEA (Maritime Employers' Association) since last December," Ms. Kancens said.

(Indeed, a partial work stoppage at two terminals paralyzed 40% of total container-handling capacity at the Port of Montreal at the end of September and beginning of October. Also in early October, dockers at US East and Gulf ports staged a massive strike which lasted three days; it was suspended through a tentative agreement on wages to give negotiators until mid-January to resolve automation and other outstanding issues.)

Waterfront conflicts disrupting supply chains

"Although such disruptions may result in short-term gains for some ports as shippers and carriers look for alternative routes to mitigate their risks, they result in far more long-term damage in the form of disrupted trade, shuttered ports, congested marine and rail terminals, complex recovery efforts, and untold damage to Canada's reputation as a stable and reliable trading partner," Ms. Kancens said. "Given these impacts, it is essential that the government develop better tools and mechanisms for effectively dealing with these kinds of disruptions, including by considering amendments to the Canada Labour Code, reviewing the mandate and functioning of the Canadian Industrial Relations Board, and establishing an Industrial Inquiry Commission to make concrete recommendations for change."

D'autres développements augurent bien pour la route de l'Atlantique Nord, selon la Fédération maritime. Le projet de terminal du Port de Montréal à Contrecoeur progresse. Le CN a repris la construction de son terminal intermodal à Milton, en Ontario, qui ajoutera 450 000 EVP de capacité intermodale dans la région.

La Fédération maritime attend aussi avec impatience de voir la stratégie que prépare le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, relevant de Transports Canada. Un de ses principaux piliers sera un plan de développement de l'infrastructure. «Le Bureau s'emploie aussi à améliorer la capacité de gérer les perturbations de la chaîne d'approvisionnement tant sur la côte Est que sur la côte Ouest du Canada, ce qui est un élément majeur pour un système de transport résilient à l'avenir», dit Mme Kancens.

«Évidemment, poursuit-elle, la grande inconnue dans toute discussion sur le contexte actuel du commerce est le niveau inédit de volatilité dans les relations de travail, qui a secoué les chaînes d'approvisionnement nord-américaines dans la dernière année.

«Le Canada a fait les frais de cette volatilité jusqu'à présent. Il y a eu un mois de grèves intermittentes des débardeurs qui a entravé les opérations dans les ports de la côte Ouest, à l'été 2023. Il y a eu la grève de huit jours qui a fait arrêter la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent en novembre l'année passée. Un arrêt de travail a bloqué les opérations du CN et de CPKC en août. Et 1200 débardeurs pourraient faire la grève au port de Montréal, étant en négociation avec l'AEM [Association des employeurs maritimes] depuis décembre dernier.»

(De fait, un arrêt de travail partiel à deux terminaux a déjà paralysé 40% de la capacité de manutention de conteneurs du port de Montréal à la fin septembre, début octobre. Également au début d'octobre, les débardeurs aux ports de la côte Est américaine et du golfe du Mexique ont lancé une grève massive de trois jours. Elle a été suspendue après qu'une entente de principe a été conclue sur les salaires, donnant aux négociateurs jusqu'à la mi-janvier pour régler les autres questions, dont celle de l'automatisation.)

Des conflits de travail perturbateurs

«De telles perturbations peuvent apporter des gains à court terme pour certains ports, parce que les expéditeurs et les transporteurs cherchent de routes de rechange pour atténuer leurs risques, dit Mme Kancens. Cependant, elles causent bien davantage de dommages à long terme, sous forme de commerce perturbé, de ports paralysés, de terminaux maritimes et ferroviaires congestionnés, de complexes efforts de rétablissement et de préjudice incalculable à la réputation du Canada comme partenaire commercial stable et fiable. Considérant ces répercussions, il est essentiel que le gouvernement prévoie de meilleurs outils et mécanismes pour réagir efficacement à des situations de ce genre, y compris en envisageant des modifications au Code canadien du travail, en révisant le mandat et le fonctionnement du Conseil canadien des relations industrielles et en mettant sur pied une Commission d'enquête sur les relations de travail qui formulerait des recommandations concrètes de changement.»

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+BIC 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



John Corey, President of the Freight Management Association of Canada, notes that freight rates still remain higher than pre-pandemic levels on the Atlantic route.

John Corey, président de l'Association canadienne de gestion du fret, note que les tarifs de fret restent plus élevés qu'avant la pandémie sur la route de l'Atlantique.



©FMA

L'Association canadienne de gestion du fret (AGF), qui représente les acheteurs de services de transport de fret auprès des gouvernements, des groupes de transporteurs et des organismes internationaux, a qualifié de « mitigé » jusqu'à présent cette année le contexte du commerce sur l'Atlantique Nord. Elle note que l'activité a diminué de 3,7% au port d'Halifax, mais que le trafic a augmenté d'environ 1% au port de Montréal.

« La situation pourrait changer, du fait du succès récent dans la maîtrise de l'inflation et de la chute des taux d'intérêt, dit le président de l'AGF, John Corey. C'est peut-être ce qui catalysera la croissance. Reste la question: "Quand?"

« Les prix de l'énergie sont en baisse. Est-ce un signe que la croissance ralentit en Chine? Comment est-ce que la tension croissante au Moyen-Orient influera sur les prix pétroliers? Est-ce que des carburants de remplacement comme l'ammoniac, le GNL et les biocarburants vont réduire la nécessité de carburants fossiles pour le transport maritime? Combien de temps faudra-t-il? »

L'AGF a aussi souligné les soucis constants causés par les conflits de travail depuis un an. Elle mentionne en particulier les grèves de l'été 2023 dans les ports de Colombie-Britannique, les récents arrêts de travail au CN et à CPKC, la grève des travailleurs céréaliers au port de Vancouver à la fin septembre et la grève partielle des débardeurs aux deux terminaux à conteneurs de Termont au port de Montréal.

Quant aux tarifs, M. Corey note qu'ils restent plus élevés qu'avant la pandémie sur la route de l'Atlantique. « À moins d'un événement catastrophique, les tarifs ne redescendront probablement jamais aux niveaux d'avant la pandémie », dit-il.

Un examen de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) a été proposé dans le cadre du budget fédéral de mars 2023. Transports Canada a récemment lancé une consultation sur l'avenir de la LDCM. La date limite pour soumettre des observations est le 15 novembre. Entre-temps, l'Union européenne et la Grande-Bretagne ont interdit les exemptions en bloc pour cinq ans à partir d'avril dernier.

« Ce serait le bon moment pour que le gouvernement se penche sérieusement sur le comportement de cartel des transporteurs océaniques et mette en place des mesures de protection pour les expéditeurs canadiens, préférablement dans la Loi sur les transports au Canada », dit M. Corey.

The Freight Management Association of Canada (FMA), which advocates on behalf of the buyers of freight transportation with governments, carrier groups and international agencies, qualified the North Atlantic trade environment as "mixed" so far this year, citing a 3.7% decrease in activity through the Port of Halifax, but about a 1% increase in traffic at the Port of Montreal.

"The status quo may see a change going forward due to the recent success in controlling inflation and the drop in interest rates," said FMA President John Corey. "This may be the catalyst for more growth to come. The question is, 'When?'"

"Energy prices are coming down; is that a sign China's growth is slowing? How will the growing tension in the Middle East affect oil prices? Are alternate fuels like ammonia, LNG and biofuels going to erode the need for fossil fuels for maritime shipping? How long will it take?"

The FMA echoed that labour unrest has been a constant issue over the past year, mentioning in particular the strikes in summer 2023 at B.C. ports, the recent CN and CPKC work stoppages, a grain workers strike at the Port of Vancouver at the end of September, and the dockworkers partial strike at the Port of Montreal impacting on the two container terminals operated by Termont.

With regard to rates, Mr. Corey said they are still higher than pre-pandemic levels on the Atlantic route. "Unless something catastrophic happens, rates will probably never go back to pre-pandemic levels," he said.

A review of the Shipping Conferences Exemption Act (SCEA) was proposed as part of the March 2023 federal budget. Transport Canada has recently requested submissions on the future of SCEA. The deadline for feedback is November 15. Meanwhile, block exemptions have been banned by the EU and Great Britain for the next five years, beginning this past April.

"This would be the time for the government to look hard at the cartel-like activities of the ocean carriers and put in place protective measures for Canadian ocean shippers, preferably in the Canada Transportation Act," Mr. Corey said.

Commenting on key challenges and developments moving forward, Mr. Corey said, "The Panama Canal seems to be recovering from low water levels and has initiated the construction of holding lagoons to ensure

there is enough water in times of drought in order to allow the canal to function at full capacity. The Suez Canal is still plagued with pirate activity. However, the ocean carrier community has diverted traffic around the Cape of Good Hope, which increases transit time and fuel and crew cost. This new normal only took a few weeks to achieve and seems to have little impact on ocean carrier traffic.

“Going forward, transportation in general is facing labour disruptions across North America, with workers looking to catch up wages that did not change during the high inflation period we experienced during and after Covid. Governments need to understand that unlike other labour disagreements, Canadian supply chain disputes affect every citizen, national GDP and Canada’s international reputation as a reliable trading partner.”

In general terms, the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) said it does not necessarily see huge volatility at play on capacity and rates.

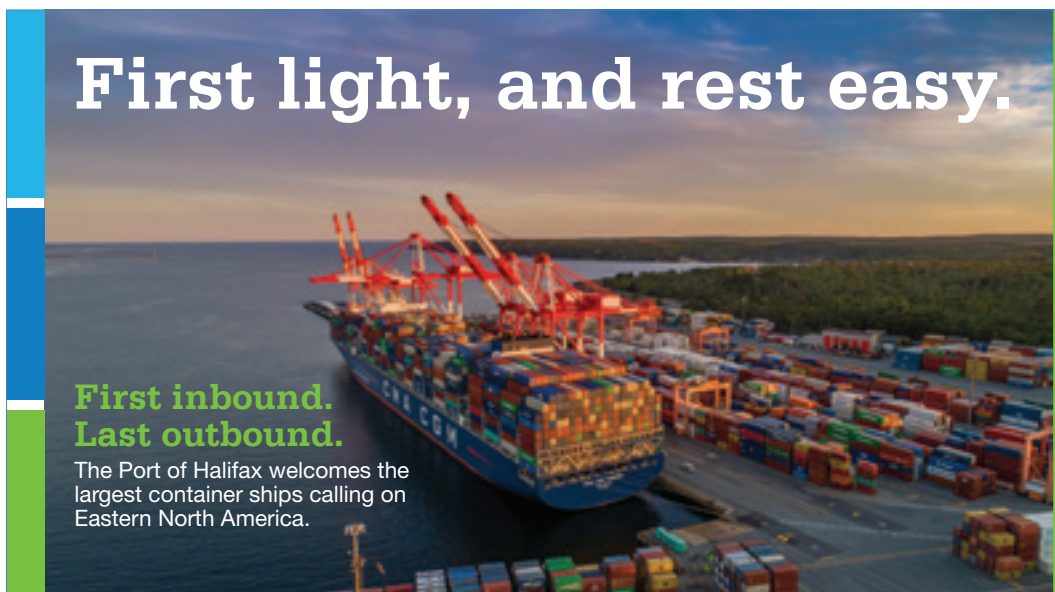
“However, this is a year where it is hard to predict around the unpredictability, where factors such as labour, geopolitics and weather have and will contribute to decisions both short and long term and uncertainty does hover with regard to agreements yet to be concluded,” said Julia Kuzeljevich, CIFFA’s Director of Policy and Regulatory Affairs, mentioning such issues as the labour agreements involving the International Longshoremen’s Association, B.C. Maritime Employers Association and Port of Montreal, and the Red Sea and other conflicts.

M. Corey fait le point suivant au sujet des grands défis et développements à venir: «Le canal de Panama semble surmonter les problèmes de faibles niveaux de l’eau, et la construction de bassins de rétention a été entreprise pour qu’il y ait suffisamment d’eau par temps de sécheresse afin que le canal puisse fonctionner à pleine capacité. Le canal de Suez continue de souffrir de l’activité de pirates. Cependant, les transporteurs océaniques ont détourné du trafic par le cap de Bonne Espérance, ce qui augmente les temps de parcours et les coûts de carburant et d’équipage. Cette nouvelle normalité s’est établie en à peine quelques semaines, et semble avoir peu de répercussions sur le trafic océanique.

«Maintenant, le transport en général fait face à des perturbations du travail partout en Amérique du Nord, les travailleurs voulant un rattrapage après la période d’inflation pendant la COVID et par la suite, où leurs salaires n’ont pas suivi. Les gouvernements doivent comprendre qu’au contraire d’autres conflits de travail, ceux qui touchent la chaîne d’approvisionnement canadienne affectent chaque citoyen, le PIB national et la réputation internationale du Canada comme partenaire commercial fiable.»

De façon générale, l’Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) dit ne pas nécessairement prévoir une grande volatilité dans la capacité ou les tarifs.

«Cependant, dans l’année en cours, il est difficile de faire des prévisions quand des facteurs comme les relations syndicales, la géopolitique et la météo ont eu et continueront d’avoir une influence sur les décisions tant à court terme qu’à long terme, et l’incertitude plane sur des accords qu’il reste à conclure», dit Julia Kuzeljevich, directrice, Politique et Affaires Réglementaires de l’ATIC. Elle évoque par exemple les conventions de travail de l’Association internationale des débardeurs (AID), de l’Association des employeurs maritimes de Colombie-Britannique et du Port de Montréal, les problèmes en mer Rouge et d’autres conflits.



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



SINCE  DEPUIS
1944

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

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



fednav.com

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



Paul Bird, Chief Commercial Officer for the Montreal Port Authority, singles out “a steady increase in food exports to Northern Europe” among positive trends in the port’s transatlantic trade.

Pour Paul Bird, vice-président exécutif au développement commercial et à l’exploitation de l’Administration portuaire de Montréal, une des tendances positives dans le trafic transatlantique du port est « une augmentation constante des exportations alimentaires vers l’Europe du Nord ».



©MPA

Trafic en hausse entre le port de Montréal et l’Europe du Nord

L’Europe du Nord est depuis des décennies la région la plus importante pour le volume de fret au port de Montréal. Elle représente aujourd’hui le tiers de son trafic.

Depuis le début de cette année, le volume du port attribuable à l’Europe du Nord a encore augmenté de presque 5% par rapport à 2023. Tout indique qu’il continuera sur cette lancée toute l’année, estimait le Port à la fin de septembre.

Les principales exportations vers l’Europe du Nord passant par le port sont les produits alimentaires, tels que céréales, fruits et légumes, ainsi que les produits forestiers. Les principales importations sont l’alcool et le chocolat, ainsi que les machines.

« En considérant notre trafic, l’augmentation constante des exportations alimentaires vers l’Europe du Nord continue d’offrir des possibilités de croissance pour les entreprises québécoises et canadiennes, dit Paul Bird, vice-président exécutif au développement commercial de l’Administration portuaire de Montréal. En réponse aux politiques de plus en plus protectionnistes des États-Unis et à l’incertitude entourant la prochaine élection, les entreprises québécoises et canadiennes cherchent à diversifier leurs partenaires commerciaux, en particulier en Europe du Nord.

« De plus, la création de corridors verts avec nos ports partenaires continue d’engendrer des possibilités d’affaires et des possibilités en matière de transition énergétique, tant dans l’ensemble du secteur maritime que dans nos régions respectives. »

Jusqu’en août, le port avait manutentionné 8,69 millions de tonnes de fret conteneurisé, 1,08% de plus que pour la même période un an plus tôt, et 991 959 EVP, 1,89% de moins.

Le Port de Montréal continue d’investir pour améliorer et optimiser son infrastructure. Cette année, il a consacré 63 millions de dollars à l’ajout de 6 km à son réseau ferroviaire, augmentant sa capacité de 20%. L’investissement de 48 millions de dollars dans le pont Vickers, quand la liaison avec le réseau routier de Montréal sera assurée, réduira de 20 minutes le temps que passent les camionneurs sur les terrains portuaires.

Pendant ce temps, le projet de terminal à conteneurs du Port de Montréal à Contrecoeur continue d’avancer. Le nouveau terminal sur la rive sud de Montréal augmentera la capacité conteneurs du port de 1,15 million d’EVP, soit 50%.

Port of Montreal trade rising with Northern Europe

Northern Europe has been the most important region in terms of traffic volume at the Port of Montreal for decades and currently accounts for one-third of trade moving through the port.

Since the beginning of the year, the port’s trade volume with Northern Europe specifically has increased by almost 5% compared with 2023, and indications are that it will continue in this way for the entire year, the port said at the end of September.

The main exports moving through the port to Northern Europe are food products such as grains and fruits and vegetables, as well as forest products. The main imports coming into the port are alcohol and chocolate, as well as machinery.

“With regard to our traffic, the steady increase in food exports to Northern Europe continues to represent growth opportunities for Quebec and Canadian companies,” said Paul Bird, Chief Commercial Officer for the Montreal Port Authority. “In response to increasingly protectionist American policies and the uncertainty surrounding the upcoming election, Quebec and Canadian companies are increasingly seeking to diversify their trading partners, particularly in Northern Europe.

“In addition, the establishment of green corridors with our port partners continues to drive business opportunities, but also in terms of energy transition, both for the maritime sector as a whole and in our respective regions.”

Through August, the port had handled 8.69 million metric tons of containerized cargo, up 1.08% from the year-ago period, or 991,959 TEUs, down 1.89%.

The Port of Montreal is continuing to make investments to improve and optimize its infrastructure. This year it has completed investments of \$63 million to add six kilometres of rail to its rail network, increasing the capacity of its rail operations by 20%. In addition, the \$48-million investment in the Vickers Bridge will, once the connection with Montreal’s road network is complete, reduce truckers’ time on port land by approximately 20 minutes.

Meanwhile, the port’s Contrecoeur container terminal project continues to progress. Upon completion, the new terminal on Montreal’s south shore will increase the port’s container capacity by 1.15 million TEUs or 50%.



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



©HPA/ IAN SELIG



Paul MacIsaac, Senior Vice-President of the Halifax Port Authority, stresses that recent significant investments are opening up “new opportunities” for the Port of Halifax.

Paul MacIsaac, vice-président principal de l'Administration portuaire d'Halifax, affirme que d'importants investissements récents créent de nouvelles possibilités pour le port d'Halifax.

With its deep natural harbour and infrastructure, the Port of Halifax can accommodate large containerships of more than 12,500 TEUs.

Avec son havre profond naturel et son infrastructure, le port d'Halifax peut accueillir des grands porte-conteneurs de plus de 12 500 EVP.

L'Europe représente plus du tiers du trafic conteneurs à Halifax

Le trafic total dans le port d'Halifax a baissé jusqu'à présent en 2024 par rapport à l'année passée. Au premier semestre de 2024, le volume de conteneurs en était à 242 552 EVP, en baisse de 8,8%, bien qu'il s'élevait 2,09 millions de tonnes, en hausse de 0,1%. Environ 36% du trafic conteneurs du port est à destination ou en provenance de l'Europe.

Europe accounts for more than one third of Halifax container traffic

Overall traffic volume through the Port of Halifax has decreased so far in 2024 compared to last year. Container throughput for the first half of 2024 stood at 242,552 TEUs, down 8.8% from the year-ago period. Container throughput in tons totaled 2.09 million tons, up 0.1%. About 36% of the port's containerized cargo traffic moves to or from Europe.

Several factors have contributed to this year's challenges. "We have a backdrop of continuing supply chain disruptions related to geopolitical uncertainties that have a significant impact on cargo movement around the world, including at the Port of Halifax," said Paul MacIsaac, Senior Vice-President of the Halifax Port Authority.

"We also have recently experienced a period of labour uncertainty and disruption in many parts of the Canadian supply chain. This has led shippers to shift routings to U.S. ports in an effort to mitigate the associated risks.

"As well, the economy is more buoyant in the U.S., and that pulls shipping there to keep up with demand."

The port said it is well-positioned to capture business as an "efficient, dependable and reliable gateway" for containerized cargo entering and leaving North America when shipping returns to traditional patterns.

"With our deep, natural harbour, and infrastructure, we are the only port in Eastern Canada that can work Ultra Class ships (ships of more than 12,000 TEUs and 350 metres in length overall)," Mr. MacIsaac said. "These ships are becoming the dominant container vessels on transatlantic routes connecting Canada with markets around the world."

There are also a number of other developments taking place at the port.

In August, Terminal Investment Limited (TiL), which is involved in container terminals around the world, completed a minority investment in PSA Halifax. MSC holds a substantial interest in TiL.

This is the third recent significant investment in the Port of Halifax by world leaders in the container and shipping industry, following PSA Global purchasing Halterm, then purchasing Ceres Halifax. "These investments represent continued confidence in our gateway and, for the Port of Halifax, they open up new opportunities," Mr. MacIsaac said.

In May, Atlantic Container Line (ACL), a major player at the Port of Halifax, teamed up with BG Freight Line and Peel Ports in Liverpool and Dublin to provide a new service that will improve transit times between Ireland and North America. ACL said the service will have transit times one to two weeks faster than every other transatlantic service to and from Dublin and Belfast.

ACL said it is able to achieve the faster transits because its schedule – with Liverpool as the first port into Europe and the last port out of Europe – gives it the fastest transatlantic service to and from the UK and Ireland.

Moving forward, the port said it will continue to closely monitor market dynamics. "Together with our partners at PSA, CN and our ILA labour force, we are well-positioned to identify and pursue potential opportunities," Mr. MacIsaac said. "We remain committed to operational excellence and resilience at Halifax through initiatives like the Joint Operations Centre." The centre was established in 2022 to better synchronize marine, terminal and rail operations at Halifax.

Plusieurs facteurs ont contribué aux difficultés cette année. « Nous avons un contexte de perturbations persistantes de la chaîne d'approvisionnement liées aux incertitudes géopolitiques, dit Paul MacIsaac, vice-président principal de l'Administration portuaire d'Halifax. Elles ont eu de grandes répercussions sur le trafic de fret dans le monde entier, y compris au port d'Halifax.

« Nous avons aussi eu récemment une période d'incertitude et de perturbation dans les relations de travail dans de nombreux secteurs de la chaîne d'approvisionnement canadienne. En conséquence, des expéditeurs se sont tournés vers des ports américains pour atténuer les risques.

« De plus, l'économie se porte mieux aux États-Unis, ce qui y attire les expéditeurs, qui répondent à la demande. »

L'administration portuaire affirme être en bonne posture pour augmenter sa clientèle, en tant que « portail efficace, fiable et sûr » pour le fret conteneurisé à destination ou au départ de l'Amérique du Nord, lorsque le secteur maritime reviendra à la normale.

« Avec notre havre profond naturel et notre infrastructure, nous sommes le seul port dans l'Est du Canada qui puisse accueillir des navires de classe ultra (plus de 12 000 EVP et 350 m de longueur hors tout), dit M. MacIsaac. Ces navires deviennent les principaux porte-conteneurs sur les routes transatlantiques entre le Canada et les marchés mondiaux. »

Le port connaît plusieurs autres développements.

En août, la société Terminal Investment Limited (TiL), qui a des intérêts dans des terminaux à conteneurs dans le monde entier, a acquis une part minoritaire de PSA Halifax. MSC détient une participation importante dans TiL.

Il s'agit du troisième investissement notable dans le port d'Halifax par des leaders mondiaux du secteur des conteneurs et du transport maritime, après que PSA Global s'est porté acquéreur de Halterm, puis de Ceres Halifax. « Ces investissements témoignent de la confiance soutenue dans notre portail, et ils créent de nouvelles possibilités pour le port d'Halifax », dit M. MacIsaac.

En mai, Atlantic Container Line (ACL), un acteur majeur au port d'Halifax, s'est associé à BG Freight Line et à Peel Ports à Liverpool et Dublin pour fournir un nouveau service qui réduira les temps de transit entre l'Irlande et l'Amérique du Nord. ACL dit qu'il effectuera le transit une ou deux semaines plus vite que tout autre service transatlantique à destination ou en provenance de Dublin ou Belfast.

ACL affirme pouvoir assurer des transits plus rapides parce que son itinéraire via Liverpool – le premier port en arrivant en Europe et le dernier port en partant d'Europe – lui donne la traversée transatlantique la plus rapide en direction ou au départ du Royaume-Uni et de l'Irlande.

À l'avenir, l'administration portuaire continuera de surveiller étroitement l'évolution du marché. « Avec nos partenaires PSA, le CN et notre personnel de l'AID, nous sommes bien placés pour repérer et saisir des possibilités, dit M. MacIsaac. Nous nous attachons toujours à assurer l'excellence opérationnelle et la résilience à Halifax, au moyen d'initiatives comme le centre d'opérations conjointes. » Le centre a été établi en 2022 pour mieux synchroniser les opérations maritimes, portuaires et ferroviaires à Halifax.



PORT
QUÉBEC

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

**We propel
our Québec
businesses**

On propulse nos
entreprises québécoises



Port Saint John developing North Atlantic business

Meanwhile, Port Saint John continues to position itself as a bigger player on the North Atlantic. Slightly more than 50% of its container traffic moves on the route.

Container volumes through Port Saint John have increased by more than 50% over the past five years. The port handled 153,454 TEUs or 1.08 million tons of containerized cargo in 2023, up from 68,901 TEUs or 489,546 tons in 2019.

The port said it anticipates 2024 to be another year of growth as traffic volumes are up year-over-year. “We continue to be excited about the opportunities that lie ahead as we near completion of our West Side container terminal modernization,” the port said.

The \$250-million project funded by the port and the federal and provincial governments has attracted significant private sector investment in the form of technology, equipment, and infrastructure upgrades. Increased laydown capacity will improve fluidity and increase capacity by the end of 2024. “This, along with a new berth, additional quay cranes and intermodal upgrades will continue to create a platform for prosperity,” the port said.

From Port Saint John, MSC offers a global service connecting to 315 ports worldwide. Hapag-Lloyd operates in the North Atlantic, connecting to the

Port Saint John développe l'activité dans l'Atlantique Nord

Par ailleurs, Port Saint John continue de se positionner en vue de jouer un plus grand rôle dans l'Atlantique Nord. Un peu plus de 50% de son trafic conteneurs passe par cette route.

Les volumes conteneurs au port de Saint John ont augmenté de plus de 50% depuis cinq ans. Le port a manutentionné 153 454 EVP ou 1,08 million de tonnes de fret conteneurisé en 2023, comparativement à 68 901 EVP ou 489 546 tonnes en 2019.

Port Saint John prévoit que 2024 sera une nouvelle année de croissance, les volumes jusqu'à présent étant en hausse. « Nous sommes emballés par les possibilités qui se présentent à nous alors que nous sommes sur le point d'achever notre modernisation du terminal du côté ouest », affirme le Port.

Le projet de 250 millions de dollars a été financé par le Port et par les gouvernements fédéral et provincial. Il a suscité d'importants investissements du secteur privé sur les plans de la technologie, de l'équipement et de l'infrastructure. La capacité de dépôt accrue améliorera la fluidité et la capacité totale d'ici la fin de 2024. « Ainsi, avec aussi un nouveau poste d'amarrage, l'ajout de grues de quai et des améliorations au transfert intermodal, nous continuons de créer une plateforme pour la prospérité », dit le Port.



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

Innovation and sustainable development at the heart of our priorities



PORT
TROIS-RIVIÈRES

À partir du port de Saint John, MSC offre un service mondial reliant 315 ports de par le monde. Hapag-Lloyd travaille dans l'Atlantique Nord, reliant la Méditerranée, le Royaume-Uni et l'Europe du Nord. CMA CGM se spécialise dans un service Nord-Sud, reliant l'Amérique centrale et du Sud ainsi que les Caraïbes.

Le Port affirme que ses partenariats restent la pierre angulaire de son succès. « Avec un exploitant de terminaux de calibre mondial, c'est-à-dire DP World, épaulé par trois chemins de fer de catégorie 1, soit CPKC, le CN et CSX, l'avenir est prometteur, assure le Port. Tout comme les ports du monde entier, nous restons attentifs à l'incertitude liée aux tensions géopolitiques. Prévoyant la possibilité de perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les propriétaires de cargaisons cherchent des solutions innovatrices, et Port Saint John continue d'explorer les façons dont nous pouvons les soutenir avec notre plaque tournante sur la côte Est nord-américaine. » 

Mediterranean, the U.K. and Northern Europe. CMA CGM specializes in a niche North-South service, linking Central and South America with the Caribbean.

The port said its partnerships continue to be the cornerstone of its success. "With a world-class terminal operator in DP World flanked by three Class 1 Railways at CPKC, CN and CSX, the future is bright," the port affirms, adding: "As is the case with ports around the globe, we continue to monitor trade uncertainty related to geopolitical tensions. With anticipated supply chain disruptions, cargo owners are searching for innovative supply chain solutions and we at Port Saint John are continuing to explore how we might support via our North American East Coast hub." 

With anticipated supply chain disruptions, cargo owners are searching for innovative supply chain solutions.

Prévoyant la possibilité de perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les propriétaires de cargaisons cherchent des solutions innovatrices.



E C T O A

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

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

Les membres opèrent plus de 85 remorqueurs.



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

ECTOA.CA

Growing North Atlantic volumes in a volatile market

Volume en hausse dans un marché volatil sur l'Atlantique Nord



Nick Savvides

*European Correspondent
Correspondant en Europe*

European ports as well as shippers and cargo owners involved in various global maritime lanes will be closely monitoring the result of the US election on November 5 for potential new protectionist trade measures.

Les ports européens ainsi que les expéditeurs et les propriétaires de cargaisons utilisant diverses routes maritimes mondiales surveilleront attentivement l'élection américaine du 5 novembre, qui pourrait mener à de nouvelles politiques commerciales protectionnistes.

Un des grands ports européens pour le commerce transatlantique, celui d'Anvers-Bruges, a vu son volume global de conteneurs baisser de 7,2% en 2023, mais il affirme que son trafic transatlantique a augmenté.

Les volumes sur l'Atlantique ont progressé de 3 à 4% au premier semestre cette année par rapport à la même période l'année passée. Les exportations d'engrais, en particulier, ont augmenté sensiblement, dit un porte-parole du Port d'Anvers-Bruges sans toutefois fournir de chiffres précis.

Les expéditions sur navires rouliers, principalement des automobiles, ont été touchées après que le **Dali** a démoli le pont Francis Scott Key de Baltimore en mars, bloquant le chenal d'accès au port. En septembre, les enquêteurs ont indiqué que l'accident pouvait avoir été causé par un fil desserré qui a privé le navire de force motrice.

Le blocage a duré 11 semaines, entraînant une baisse des expéditions d'automobiles. De nombreux véhicules ont été redirigés vers les ports de Brunswick (Géorgie) ou New York, mais il semble qu'une grande part des expéditions ont été reportées, dit le porte-parole.

Au sujet de la capacité mise en œuvre sur les routes de l'Atlantique, dit le porte-parole: «Nous n'avons pas vu de diminution. À la fin du troisième trimestre, MSC a même lancé une desserte supplémentaire sur le Nord-Est des États-Unis et le Canada, préparant un service autonome à partir de février 2025 [lorsque l'alliance 2M sera dissoute].»

S'il semble que le port d'Anvers-Bruges a maintenu son activité sur l'Atlantique, des analystes rapportent que les services ont été erratiques. La haute saison aurait été précoce, avec des hausses soudaines de volume et des redéploiements de capacité, le tout contribuant à l'incertitude sur l'Atlantique.

Les craintes d'une longue grève sur la côte Est des États-Unis se sont jusqu'à présent révélées sans fondement. Une entente a été conclue début octobre sur les salaires, ouvrant la voie au retour des débardeurs au travail après trois jours à peine. La question délicate de l'automatisation a toutefois été reportée à moyen terme, la date du 15 janvier ayant été fixée pour en arriver à un accord. Cette échéance pourra encore être repoussée de 80 jours si le nouveau président invoque la loi Taft-Hartley faute de conclusion en janvier.

One of Europe's major port players in the Atlantic trade, the Port of Antwerp-Bruges saw a 7.2% decline in its overall container volumes in 2023, but has said its Atlantic trade freight increased.

Volumes on the Atlantic increased 3%-4% in the first half of this year, compared to H1 volumes last year with export volumes of fertilizer in particular showing large growth, said an Antwerp-Bruges port spokesperson, without offering data on the subject.

Ro-ro shipments, of mainly cars, were affected after the **Dali** demolished Baltimore's Francis Scott Key Bridge in late March, blocking the access channel to the port. Investigators said in September the accident could have been caused by a loose wire, which saw the vessel lose power.

The 11-week blockage saw a decline in the number of cars shipped, while many vehicles were diverted to Brunswick (Georgia,USA) or New York, but it seems that a lot of shipments have been postponed, said the spokesman.

On capacity deployed in the Atlantic trades, the spokesman said: "We have not seen a decline. "At the end of Q3, MSC even started an additional line to NE US and Canada, in preparation of the standalone service from February 2025 [when the 2M alliance is dissolved]."

While the Port of Antwerp-Bruges has seemingly maintained its Atlantic business, services on the trades have reportedly been erratic, according to analysts, with what is being reported as an early peak season, possible volume spikes and capacity redeployments that have all contributed to the uncertainty on the Atlantic.

Fears of a prolonged US East Coast strike have, so far, proven unfounded with a deal in early October agreed on wages - paving the way for dockers to return to work after just three days. Agreement on the thorny issue of automation, however, has been kicked into the medium length grass, with a deadline of 15 January set. That deadline can be extended by a further 80 days should the new president invoke the Taft Hartley Act if a deal has not been agreed by January.

News that industrial action has been partly settled is certainly positive for shippers and cargo owners could get a further boost as the flood of new tonnage

that has been the hallmark of 2024, is set to continue into next year, with another 1.7 million TEUs due for delivery by February 2025.

Red Sea diversions, which started at the beginning of the year, had an immediate effect on the Atlantic trade with rates from the Med leaping from under \$1,500/FEU to nearly \$2,250 in February this year. And a similar effect was seen in North European rates which soared from \$1,875/FEU to \$2,250/FEU in the same month, according to Xeneta figures.

Freight rate fluctuations

Today rates for north European export cargo to the US stand at \$2,750/FEU and \$2,250/FEU from the Mediterranean, a year-on-year increase of 64.68% and 43.73% respectively, said Xeneta.

Volumes have not been the major mover of the freight rates, however, according to Container Trades Statistics (CTS) CEO Nigel Pusey who argues: "US, Canada and European volumes on the Atlantic remain

La nouvelle que le conflit de travail a été réglé est assurément positive pour les expéditeurs, et les propriétaires de cargaisons pourraient en plus bénéficier du fait que l'accroissement de la capacité constaté en 2024 devrait continuer jusqu'à l'année prochaine. Un supplément de 1,7 million d'EVP devrait être livré d'ici février 2025.

Les détournements pour éviter la mer Rouge, depuis le début de l'année, ont immédiatement produit un effet sur l'Atlantique: les tarifs depuis la Méditerranée ont bondi, passant de moins de 1500\$ / EQP (équivalents quarante pieds) à plus de 2250\$ en février. De même les tarifs en Europe du Nord sont passés de 1875\$ / EQP à 2250\$, selon la plateforme d'analyse Xeneta.

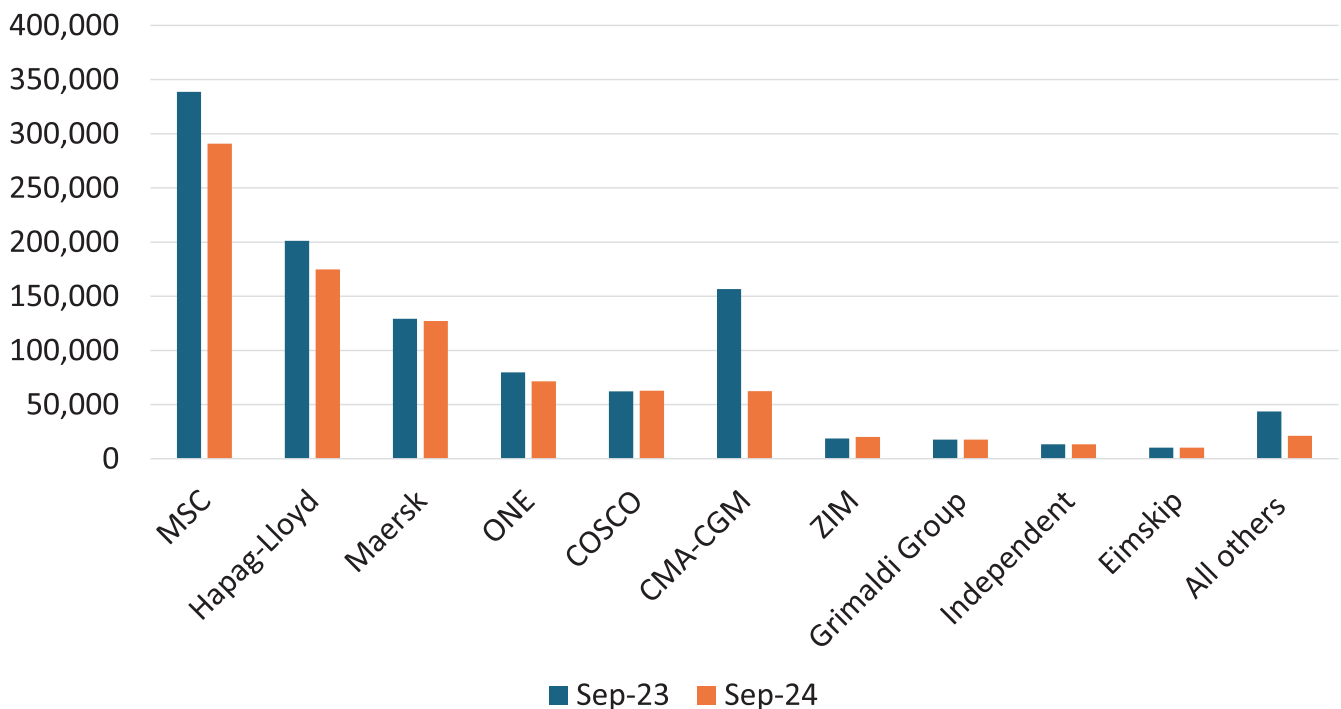
Fluctuations des tarifs de fret

Aujourd'hui, les tarifs de fret pour les exportations vers les États-Unis en sont à 2750\$ / EQP à partir d'Europe du Nord et 2250\$ / EQP à partir de la Méditerranée. Par rapport à un an plus tôt, ils ont augmenté respectivement de 64,68% et 43,73%, note Xeneta.

Monthly scheduled capacity on Europe & Med - North America services (TEU) by top 10 shipping lines

Capacité mensuelle des services réguliers entre l'Europe / Méditerranée et l'Amérique du Nord (EVP), pour les 10 premières compagnies maritimes

Source: MDS Transmodal



Les volumes n'ont toutefois pas été le principal facteur des tarifs de fret, selon Nigel Pusey, le PDG de Container Trades Statistics (CTS) : « Les volumes américains, canadiens et européens sur l'Atlantique restent constants, guère affectés par le conflit en mer Rouge. Les volumes et les taux de fret ont subi peu de pression des pénuries générales de conteneurs dans d'autres régions. »

Les craintes initiales d'impact majeur sur les chaînes d'approvisionnement mondiales à la suite du détournement de fret du Suez vers la route bien plus longue autour du cap de Bonne Espérance ont elles-mêmes eu quelques répercussions éphémères.

Les analystes croient maintenant que le commerce de l'Asie vers l'Europe est maintenant bien fourni en conteneurs. Selon les attentes, les nouvelles livraisons seront excédentaires par rapport aux besoins, et le jeu de l'offre et de la demande pourrait favoriser les expéditeurs.

En partie, l'évolution des tarifs serait attribuable au pic précoce constaté sur les trois grandes routes est-ouest, vers les États-Unis et vers l'Europe depuis l'Asie, et entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Sur l'Atlantique, les transporteurs ont probablement redéployé du tonnage afin de profiter du trafic lucratif venant d'Asie, principalement de la Chine aux États-Unis.

Les importations nord-américaines ont augmenté de 5%, jusqu'à la fin août cette année. Elles sont passées de 2,079 millions d'EVP à 2,183 millions, soit une augmentation de 103 786 EVP, selon CTS.

Pour autant, les augmentations de volume ne peuvent pas expliquer toutes les variations des tarifs. Les exportations nord-américaines, y compris des États-Unis et du Canada, ont augmenté de 12,39% dans les sept mois jusqu'à juillet 2024. Elles ont atteint 1,026 million d'EVP, par rapport à 912 894 EVP dans la même période l'année passée, toujours selon CTS.

Réduction de la capacité chez les transporteurs

Du côté de l'offre, un autre facteur majeur influe sur les tarifs : il y a eu d'importants changements dans la capacité, qui a été réduite sur l'Atlantique et déplacée vers des routes plus lucratives. Les effets ont été notables sur les tarifs de fret transatlantiques.

Le réseau Ocean Alliance a mené le bal, avec le groupe CMA CGM, qui avait cinq services sur l'Atlantique à la mi-2023, y compris trois rotations avec l'alliance, le tout vers les États-Unis, avec 15 navires pour un total de 83 000 EVP. À la fin 2024, il restait quatre services, trois rotations de l'alliance vers les États-Unis, et huit navires pour 55 000 EVP.

Evergreen, un des partenaires Ocean Alliance, n'a plus eu de navire sur l'Atlantique depuis juillet, quand l'**Ever Living** a été transféré en Asie. Son retour sur l'Atlantique n'est pas prévu avant le 1er novembre.

Les données de la firme d'économistes MDS Transmodal indiquent qu'actuellement, Evergreen n'a pas de tonnage sur l'Atlantique, bien qu'il offre des services sur la côte Est des États-Unis par l'entremise de ses partenaires Ocean Alliance. Evergreen et CMA CGM ne sont certainement pas les seuls à retirer du tonnage de l'Atlantique. Selon MDS Transmodal,

constant and largely unaffected by the Red Sea conflict - volumes and freight rates have seen little knock on from general box shortages in other geographies.”

Initial fears of a major impact on global supply chains from the diversion of freight from Suez to the much longer journey around the Cape of Good Hope, did have some short-lived impacts.

Analysts now believe that the Asia to Europe trade has largely been stocked with tonnage, and there is an expectation that new deliveries will be excess to requirements, possibly tipping the supply and demand balance into shippers' favour.

In part, rate changes are thought to be caused by an early peak on all three major east/west trades, to the US and Europe from Asia and between Europe and North America. On the Atlantic, carriers have arguably redeployed some tonnage to take advantage of the lucrative trades out of Asia, mainly China to the US.

North American imports increased 5% from 2.079 million TEUs to 2,183 million an increase of 103,786 TEUs, up to the end of August this year, said CTS.

Even so, the increases in cargo volumes cannot account for all the rate fluctuations, with North American export volumes, including the US and Canada, up 12.39% in the seven months to July 2024, amounting to 1.026 million TEUs, compared to 912,894 TEUs in the same period last year, according to data from CTS.

Capacity reduction by carriers

Looking at the other major factor which shifts rates on the supply side there are significant moves in capacity out of the Atlantic to more lucrative trades that have had tangible effects on transatlantic freight costs.

Ocean Alliance has led the way in this respect with the French carrier CMA CGM, which had five Atlantic services in mid-2023, including three alliance rotations, all to the US, with 15 vessels totalling 83,000 TEUs. By mid-2024 that had declined to four services, three alliance loops to the US, with eight vessels totalling 55,000 TEUs.

Alliance partner Evergreen has not operated a vessel on the Atlantic since July when the **Ever Living** was withdrawn and entered the Asia trades. **Ever Living** was not due to return to the Atlantic until 1 November.

MDS Transmodal data shows that Evergreen does not currently have tonnage on the trade but offers US East Coast services via its Ocean Alliance partners. Evergreen and CMA CGM are by no means alone in the shift of tonnage out of the Atlantic trades, with MDS Transmodal statistics showing an 18.6% drop in aggregated capacity year-on-year, to 872,630 TEUs, from 1,071,537 TEUs.

Interestingly, CMA CGM's redeployment of vessels has mainly been to the Pacific, which has seen a 5% increase the carrier's capacity deployed, compared to just 0.7% on the Asia/Europe trade.

The two major Atlantic carriers, MSC and Hapag-Lloyd, have also reduced their capacity on the

Atlantic year-on-year with the major movers being MSC which has decreased its Atlantic offering by around 50,000 TEUs, while Hapag-Lloyd has reduced its capability by around 25,000 TEUs annually.

Another major player, the Grimaldi owned con-ro operator Atlantic Container Line (ACL) is extending its transatlantic coverage to Ireland via a slot allocation on the Liverpool-Irish Sea service operated by BG Freight, with transshipment in Liverpool. To minimise ACL's transit time, BG Freight will synchronise its sailing days with those of ACL's transatlantic con-ro service.

ACL's transatlantic con-ro – service is serviced with five 3,800 TEU vessels - Liverpool, Hamburg, Antwerp, Liverpool, Halifax, New York, Baltimore (skipped), Norfolk, Halifax and back to Liverpool.

The Port of Antwerp-Bruges, the leading European gateway for maritime trade with Canada, has seen its Atlantic volumes increase up to 4% in the first half of this year.

Au port d'Anvers-Bruges, premier point de passage européen pour le commerce maritime avec le Canada, les volumes sur l'Atlantique ont augmenté de 4% au premier semestre de 2024.

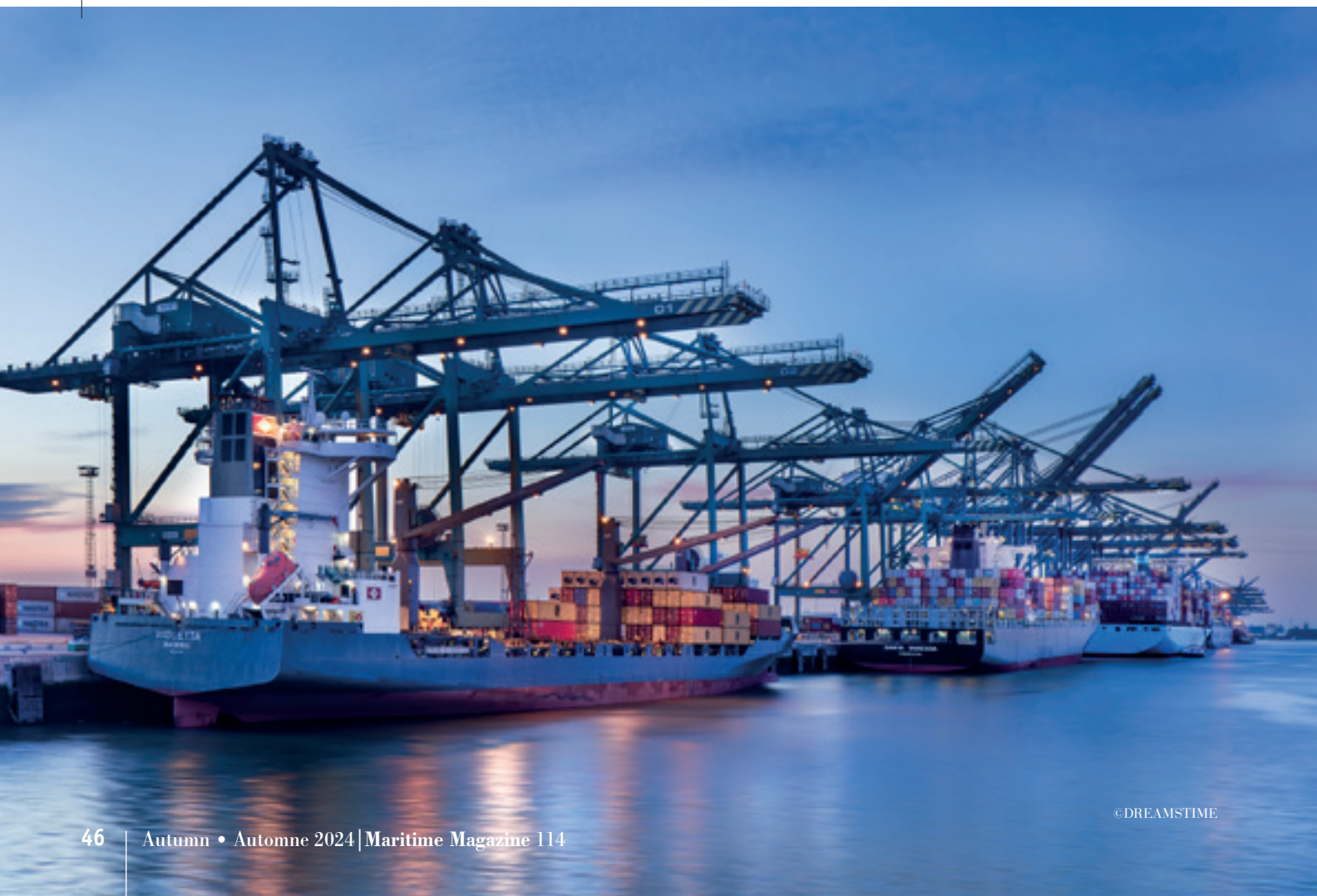
la capacité globale a été réduite de 18,6% par rapport à un an plus tôt, s'établissant à 872 630 EVP, contre 1 071 537 EVP.

Fait intéressant, le redéploiement des navires de CMA CGM a surtout été vers le Pacifique, où sa capacité a été augmentée de 5%. En comparaison, l'augmentation est d'à peine 0,7% pour les routes Asie-Europe.

Les deux transporteurs majeurs sur l'Atlantique, MSC et Hapag-Lloyd, ont aussi réduit leur capacité atlantique d'une année à l'autre. Pour MSC, la baisse est de quelque 50 000 EVP, alors que pour Hapag-Lloyd, elle est d'environ 25 000 EVP pour l'année.

Un autre grand acteur, l'exploitant de porte-conteneurs rouliers Atlantic Container Line (ACL) du groupe Grimaldi étend ses services transatlantiques en Irlande. Il le fait par l'attribution de créneaux sur le service Liverpool-mer d'Irlande exploité par BG Freight, avec transbordement à Liverpool. Pour accélérer les transits, BG Freight synchronisera ses départs avec ceux du service transatlantique de porte-conteneurs rouliers d'ACL.

Ce service – faisant Liverpool, Hambourg, Anvers, Liverpool, Halifax, New York, Baltimore (parfois omis), Norfolk, Halifax, puis retour à Liverpool – est assuré par cinq navires de 3800 EVP.





The White House and the American flag, both USA symbols. Some industry observers believe that following the election on November 5 and the inauguration in January, the US maritime trade policy landscape will become clearer for shippers.

La Maison Blanche et le drapeau américain, tous deux symboles des États-Unis. Certains observateurs croient qu'après l'élection du 5 novembre et l'investiture présidentielle en janvier, la politique maritime des États-Unis deviendra plus claire.

En attente de la politique maritime de la prochaine administration américaine

Entre-temps, la grève des débardeurs aux États-Unis n'est pas le seul motif de préoccupation sur l'Atlantique. L'analyste principal de Xeneta Peter Sand prévient que les tarifs douaniers augmenteront de 20% sur tout si Donald Trump est élu, et de 60 à 100% sur le fret en provenance de Chine.

Cependant, M. Sand note aussi que l'administration Biden-Harris a maintenu les tarifs douaniers imposés par Trump dans son premier mandat. Nul ne prévoit que ces obstacles au commerce seront levés ou qu'une présidente Kamala Harris n'augmenterait pas le protectionnisme qu'impliquent ces droits de douane.

Une telle ambiguïté freine le commerce, d'après Xeneta. Même s'il s'avère que le niveau des tarifs douaniers sous une présidence Harris seraient « différents » que sous Trump, « le fait que nous ne sachions pas quels tarifs douaniers prévoir cause de l'incertitude ». En conséquence, dit M. Sand : « Tous ceux qui font des affaires avec les États-Unis devraient être inquiets. »

Malgré tout, certains observateurs croient qu'après l'élection du 5 novembre et l'investiture du nouveau président en janvier, la politique maritime des États-Unis deviendra plus claire. **M**

Eyes on maritime trade policy of next Washington administration...

Meanwhile, the US dockers' strike was not the only concern on the Atlantic trade with Xeneta chief analyst Peter Sand warning that tariffs will increase 20% across the board if Trump is elected and by between 60% and 100% for freight out of China.

Mr. Sand, however, also pointed to the Biden/Harris administration maintaining tariffs introduced by Trump in his first term, and there is no expectation that those barriers to trade will be lifted, or that a Harris presidency would not increase the protectionism implied by these import duties.

This kind of ambiguity is stifling trade, according to Xeneta who claimed that although tariff levels under Harris would be "different", compared to Trump. "The fact that we don't know what tariffs to expect causes uncertainty," said Mr. Sand, and means "Everybody doing business with the US should feel concerned."

Nevertheless, some industry observers believe that following the election on November 5 and the inauguration in January, the US maritime trade policy landscape will become clearer for shippers. **M**



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



Association of Canadian Port Authorities 2024 Annual Conference

Many connections woven at Port Alberni

Conférence annuelle 2024 de l'Association des administrations portuaires canadiennes

Rapprochements en tous genres à Port Alberni

Colin Laughlan

©DIRK HEYDEMANN

From left:

Shelley Chrest,
Board Chair Port Alberni
Port Authority;
Daniel-Robert Gooch,
ACPA President and CEO;
Doug Smith,
CEO of DP World in Canada;
Zoran Knezevic,
President and CEO,
Port Alberni Port Authority.

De gauche à droite :

Shelley Chrest,
présidente du conseil
d'administration de
l'Administration portuaire
de Port Alberni;
Daniel-Robert Gooch,
président et chef de la direction
de l'AAPC; Doug Smith,
PDG de DP World au Canada;
Zoran Knezevic,
président et chef de la
direction de l'Administration
portuaire de Port Alberni.

Voyageant par les airs, sur l'eau ou sur terre, plus de 200 délégués venus de partout au Canada ainsi que des États-Unis se sont rendus à Port Alberni, du côté sud-ouest de l'île de Vancouver. S'y tenait la Conférence 2024 de Ports Canada du 17 au 19 septembre. La menace de grève à Air Canada ayant été écartée de justesse quelques jours plus tôt, les visiteurs avaient souvent organisé leur déplacement en dernière minute. Ils sont

Travelling by air, water, and land, more than 200 delegates from centres across Canada as well as the United States journeyed to remote Port Alberni on the south-western side of Vancouver Island, to attend the Ports Canada 2024 Conference September 17-19. With a looming Air Canada pilots strike averted just days before, the visitors landed on the Island – many with last minute travel connections – by multiple ferry sailings from

the BC lower mainland, or by planes to the nearby regional airport at Nanaimo, where with precision scheduling throughout the day a cheerful brigade of shuttle drivers whisked them away. Upon entering the verdant Alberni Valley – where the Port sits on the traditional territory of the Tseshaht and Hupacasath First Nations, at the head of Alberni Inland connecting it to the Pacific Ocean – one could sense something special was to take place over the next two days. As it turned out, it was a conference woven with many kinds of connections in a multiplicity of ways.

Personal connections began the first evening in a bucolic glade nestled in a fern-laden forest beside the lackadaisical Stamp River, where a few fishers in small boats cast their lines in the mild mist of the autumn Mediterranean climate, as the sun descended and the early susurrations of the gathering visitors rose with their voices in excited conversations and a jazz quartet's gentle stylings in the background.

arrivés sur l'île soit par traversier, soit en y atterrissant, à l'aéroport régional de Nanaimo. Une brigade de chauffeurs de navettes était à pied d'œuvre toute la journée pour les emporter à destination. En parvenant à la verdoyante vallée d'Alberni où se situe le port, sur le territoire des Premières Nations Tseshaht et Hupacasath, au sommet de l'inlet Alberni qui le relie à l'océan Pacifique, ils sentaient déjà qu'il se passerait quelque chose de spécial dans les deux jours à venir. En l'occurrence, ce sera une conférence où des rapprochements en tous genres seront mis à l'honneur de multiples façons.

Des liens personnels ont commencé à se former dès la première soirée, dans une clairière bucolique au milieu d'une forêt garnie de fougères, le long de la paisible rivière Stamp où quelques pêcheurs dans de petites embarcations jetaient la ligne dans la douce brume par un temps automnal à la méditerranéenne. Au soleil couchant, les premiers murmures des visiteurs réunis sont devenus des conversations animées sur fond musical mélodieux créé par un quatuor de jazz.

Quebec «flavour» notably provided by Mario Girard, Julie Gascon and Carl Laberge, respectively CEO of the ports of Québec, Montreal and Saguenay.

«Dimension-Québec» assurée notamment par Mario Girard, Julie Gascon et Carl Laberge, respectivement PDG des ports de Québec, Montréal et Saguenay.



©COLIN LAUHLAN

Atmosphere at the welcome reception.
Ambiance de la réception de bienvenue.



©DIRK HEYDEMANN



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

Mario Cordero, President and CEO of the Port of Long Beach, expressed his views on a wide range of topical subjects from maintaining globalization to “jumping into the wind farms discussion.”

Mario Cordero, président-directeur général du port de Long Beach, a exprimé son point de vue sur un large éventail de sujets d'actualité, allant du maintien de la mondialisation à « l'ouverture du débat sur les parcs éoliens ».



Formal proceedings opened the next morning in the capacious Alberni Athletic Hall – transformed into a splendid conference facility complete with trade show booths on the upper level, and an elegant outdoor dining area at the front entrance.

Chief Councillors of the resident First Nations provided a blessing and welcome song ahead of warm greetings from Zoran Knezevic, President and CEO of the Port Alberni Port Authority. “This conference represents a unique opportunity to showcase our ports diversity and vibrant community while fostering connections within the Canadian port sector,” said Mr. Knezevic.

Les travaux ont commencé le lendemain matin dans la vaste salle athlétique Alberni – transformée en splendide salle de conférence, avec des stands d'exposants au niveau supérieur et une aire salle à manger extérieure à l'entrée principale.

Après la bénédiction et un chant de bienvenue des conseillers en chef des Premières Nations résidentes, Zoran Knezevic, président-directeur général de l'Administration portuaire de Port Alberni, a salué chaleureusement les participants. « Cette conférence représente une occasion unique de mettre en valeur la diversité de nos ports et notre communauté dynamique tout en favorisant les rapprochements au sein du secteur portuaire canadien », a dit M. Knezevic.

Passant aux affaires sérieuses dans la première séance, Jody Kositsky, directrice principale, Analyse économique et politique, auprès d'InterVistas Consulting Inc., a fait le point sur les tendances mondiales du commerce. « Depuis 1960, il y a eu une croissance importante, sinon exponentielle, du commerce mondial, dont 80% se fait par la mer », dit-elle. Prédissant que « le commerce devrait continuer d'augmenter légèrement plus vite que le PIB mondial et plus vite que la croissance démographique », Mme Kositsky recommande que l'industrie « réfléchisse à l'infrastructure qui est nécessaire pour le tonnage supplémentaire, que ce soit dans les ports ou dans la conception des navires, et tienne compte des aspects liés à la durabilité ».

Elle a ensuite abordé ce qu'elle a décrit comme « un sujet difficile, mais indissociable d'une industrie naturellement connectée à l'échelle mondiale: la géopolitique ».

L'Asie et la mondialisation

La domination du commerce maritime par l'Asie va sans doute continuer, dit-elle. « En considérant les données depuis 2021, les économies asiatiques représentaient 43% des exportations maritimes et 64% des importations », fait-elle remarquer, notamment avec les flux venant de Chine, « l'épicentre » du phénomène. Selon elle, ces tendances revêtent une grande importance pour différentes économies dans toute discussion sur le commerce mondial, de même que pour les chaînes d'approvisionnement mondiales.

La géopolitique et l'état de préparation des ports seront aussi des thèmes dans le discours-programme prononcé par Mario Cordero, PDG du Port de Long Beach en Californie.

Retraçant le développement des relations commerciales modernes entre nations occidentales depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, M. Cordero a avancé que le monde entre maintenant dans la quatrième phase de la mondialisation comme la décrit l'auteur Marc Levinson dans son ouvrage *Outside the Box*. Cette phase mettra l'accent davantage sur le commerce de services et d'idées que sur le transport de biens.

«La mondialisation est là pour rester, dit M. Cordero. Certaines nouvelles routes commerciales pourraient apparaître. Certaines pourraient faiblir. Pour les PDG des ports que vous représentez, il s'agit de penser à l'avenir et de se poser des questions: "Qu'est-ce que l'avenir réserve pour votre port?" "Quelle est l'importance de votre apport en tant qu'administration portuaire, en ce qui concerne la politique commerciale?" Nous devons nous exprimer non seulement sur nos besoins comme ports, mais aussi sur ce dont nous avons besoin pour augmenter la rapidité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement mondiales.»

Du point de vue du port de Long Beach, dit M. Cordero: «La cible majeure est la Chine et l'Asie du Sud-Est, et je ne vois pas que cela changerait dans un proche avenir. Cependant, il y a intérêt à développer les relations commerciales au sein de l'hémisphère occidental. Nous devrions peut-être nous demander si nous n'avons pas tout ce qu'il nous faut comme ressources naturelles dans l'hémisphère occidental. À mon avis, la réponse est oui.»

Néanmoins, dit M. Cordero: «Les États-Unis devraient reconsidérer leur place dans l'accord commercial transpacifique. Il est aussi important de voir une relation avec la Chine. Il nous incombe de maximiser nos opérations entre les deux pays.»

Parmi les objectifs opérationnels fixés par le Port de Long Beach, M. Cordero désigne la décarbonisation comme une priorité.

«Notre but est d'avoir des camions zéro émission d'ici 2035. Nous avons réuni 80 millions de dollars pour financer la transition vers des camions propres, avec une aide aux camionneurs pour acheter ces véhicules à 500 000 \$.»

Un des grands projets au port – qui est encore au stade de la conception – consiste à créer un énorme parc éolien au large de la côte californienne. «Nous ne sommes pas dans la meilleure des positions pour demander davantage d'électricité du réseau, dit-il. Nos besoins en électricité seront multipliés par six d'ici 2030. Nous allons donc nous lancer dans l'éolien.»

«Des éoliennes – plus hautes que la tour Eiffel – seront transportées par chaland le long de la côte de la Californie. Elles produiront environ 25 mégawatts, soit assez pour alimenter 25 millions de maisons.»

Le projet exigera un partenariat public-privé, sans quoi il aboutirait à une faillite, dit M. Cordero.

Un autre mégaprojet est le développement d'un réseau intégré d'entrepôts de transbordement. Dans ce projet de 1,5 milliard de dollars, «les 11 voies ferrées actuelles passeront à 48 voies, pour pouvoir desservir simultanément les arrivées et les départs», dit-il.

«Le projet ferroviaire mènera à un grand portail international de 4300 acres, à 135 milles de distance, qui sera achevé d'ici 2030.»

Getting down to the business in the first session, Jody Kositsky, Senior Director, Economic Analysis and Policy with InterVistas Consulting Inc., presented an overview of global trade trends. "Since 1960, there's been a significant if not exponential growth in global trade with 80% moving by sea," she said. Forecasting that "trade is expected to continue growth slightly ahead of global GDP and ahead of population growth," Ms. Kositsky recommended that industry "consider what infrastructure is needed to handle additional tonnage from port infrastructure to ship design, and to consider sustainability aspects." She then turned to what she described as "a difficult topic, but part of a naturally globally connected industry – geopolitics."

Perspectives on Asia and globalization

The dominance of Asia in maritime trade is likely to continue, she said. "Looking at data back to 2021, Asian economies accounted for 43% of maritime exports and 64% imports," notably with trade flows originating in China – "the epicenter involved there," she said. These trading patterns were of importance for different economies in the global trade discussion, she said, as well as global supply chains.

Both geopolitics and port preparedness were also issues addressed by conference's first keynote speaker, Mario Cordero, President and CEO of the Port of Long Beach, California.

Sketching the development of modern trade relations among western nations since the end of the second world war, Mr. Cordero said the world is now entering into the fourth phase of globalization, as described in author Marc Levinson's book *Outside the Box* – which places more emphasis on trade in services and ideas than on moving goods.

"Globalization is here to stay," said Mr. Cordero. "Some new trade routes may emerge. Some trade routes may decrease. For CEOs of whatever ports you represent, you have to look into the future and ask: What does that look like for your port? How important is your input as a Port Authority with regard to the politics of trade? We need to be vocal about not only what we need as ports, but what we need to increase velocity and fluidity of global supply chains."

From the Port of Long Beach perspective, Mr. Cordero said "the major target is China and Southeast Asia, and I don't see that changing in the near future. But there is a lot to be said for furthering trade relations within the western hemisphere. It might be that we have to ask ourselves: Do we not have all that we need with regard to natural resources in the western hemisphere? In my view, the answer is yes."

However, Mr. Cordero said "the USA should reconsider their role in the Trans-Pacific Trade Agreement." He added: "It's also important to see a relationship with China. It behooves us to maximize our operations between these two countries."

Among operational goals set by the Port of Long Beach, Mr. Cordero pointed to decarbonization as a priority.

“Our goal is to have zero-emission trucks by 2035. We have collected \$80-million to fund the transition to clean trucks with assistance to truckers to buy these \$500,000 vehicles.”

One major project at the port – still in the conceptual stage – is to develop a massive off-shore wind farm along the California coast. “We’re not in the best position to increase demand on the grid. Our demand on the grid will increase six-fold by 2030. So, we’re going to jump into the wind farms discussion,” he said.

“Wind turbines will be barged up the coast of California – taller than the Eiffel Tower. They will produce approximately 25 megawatts of power – enough to power 25-million homes,” he said.

The project will require public-private partnership, or it would end up in bankruptcy, Mr. Cordero said.

Another mega-project is an integrated warehouse transload network. The \$1.5 billion project “will expand 11 existing tracks to 48 tracks of rail to simultaneously handle arrivals and departures,” he said.

“The rail project will connect with a large international gateway comprising 4,300 acres 135 miles away, to be completed by 2030.”

Decarbonizing the Great Lakes/St. Lawrence supply chain

Turning attention to more easterly ports, Adam Tindall-Schlicht, Administrator for the Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, U.S. Department of Transportation, delivered the conference’s second keynote address.

Mr. Tindall-Schlicht praised seven decades of bilateral cooperation between the US and Canada in the operation of the St. Lawrence Seaway. The efficient, sustainable and cost-effective administration of the

Décarboniser la chaîne d’approvisionnement des Grands Lacs et du Saint-Laurent

Portant l’attention sur les ports davantage à l’est, Adam Tindall-Schlicht, administrateur de la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation relevant du Département des Transports des États-Unis, a prononcé le deuxième discours-programme de la Conférence.

M. Tindall-Schlicht a souligné les sept décennies de coopération entre les États-Unis et le Canada dans l’exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent. L’administration efficace, écologique et économique du réseau – qui, avec 15 écluses, relie l’océan Atlantique et les Grands Lacs – donne aux ports américains et canadiens des Grands Lacs l’accès aux marchés mondiaux, dit M. Tindall-Schlicht. «Les deux provinces canadiennes (l’Ontario et le Québec) et les États des Grands Lacs forment la troisième plus grande économie mondiale, derrière les États-Unis et la Chine.»

Parmi les initiatives conjointes entre les deux pays, il note que son organisme a assumé la direction d’une consultation des parties prenantes «au sujet de ce qu’il faudra pour décarboniser complètement la chaîne d’approvisionnement maritime du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent». Le Canada et les États-Unis ont désigné le réseau comme corridor maritime vert lors de la COP27 en 2022.

M. Tindall-Schlicht a déjà rencontré Robert Dick, dirigeant du Bureau national de la chaîne d’approvisionnement du Canada,

pour aider à organiser une rencontre avec Allison Camden, l’homologue de M. Dick au Département des Transports des États-Unis et la première personne de l’histoire des États-Unis à être chargée de travailler à des questions de chaîne d’approvisionnement au nom du président.

The U.S. Seaway agency is organizing a stakeholder meeting in Montreal in November focused on voluntary data sharing with beneficial cargo owners, shippers and others on how freight is actually moving into the U.S., and ultimately into Canada.

L’agence américaine de la Voie maritime organise une réunion des parties prenantes à Montréal en novembre, axée sur le partage volontaire de données avec les propriétaires de cargaisons, les expéditeurs et autres sur la façon dont le fret est réellement déplacé aux États-Unis et jusqu’au Canada.

Cargo ships regularly transit the Detroit River while transporting maritime trade.

Des cargos transitent régulièrement par la rivière Détroit pour le transport du commerce maritime.

©DREAMSTIME



« Nous visons une réunion à Montréal en novembre pour discuter de la résilience de la chaîne d'approvisionnement dans l'optique du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, et en particulier du programme Freight Logistics Optimization Works (FLOW), dit-il. Il s'agit de partage des données principalement sur le trafic conteneurs, mais aussi de communication volontaire – entre propriétaires de cargaisons, expéditeurs et autres – d'information sur la façon dont le fret est réellement déplacé aux États-Unis et jusqu'au Canada, afin de réaliser des gains en efficacité dans les flux commerciaux et de réduire les émissions de carbone. »

Par ailleurs, dans une séance avec deux panélistes du gouvernement canadien s'inscrivant sous le thème « Les perspectives pour les chaînes d'approvisionnement fédérales, la politique maritime et le soutien de l'infrastructure », M. Dick a été rejoint par Jennifer Lutfallah, vice-présidente de l'Agence des services frontaliers du Canada. Ici, le thème des rapprochements était considéré dans le contexte délicat de l'intersection entre facilitation du commerce et efficacité de la chaîne d'approvisionnement d'une part, et sécurité nationale d'autre part.

« La sécurité des frontières et nos mandats respectifs se recoupent de nombreuses façons », disait M. Dick. Ce à quoi Mme Lutfallah répondait : « L'ASFC a un mandat exigeant de concilier facilitation et contrôle. » Elle a évoqué la probabilité d'une plus grande vérification des exportations à l'avenir, ainsi que la possibilité que les installations d'inspection des importations doivent être déplacées plus loin des ports parce que « les terrains sont très chers ».

system of 15 locks connecting the Atlantic Ocean to the Great Lakes allows US and Canadian Great Lakes ports access to world markets, said Mr. Tindall-Schlicht. “The two Canadian provinces (Ontario and Quebec) and the Great Lakes states constitute the third largest world economy, behind the economies of the United States and China.”

Among current joint initiatives between the two countries, he said his agency has taken charge of organizing stakeholders “about what it will take to fully decarbonize the Great Lakes St. Lawrence Seaway maritime supply chain,” designated as a green shipping corridor by Canada and the United States at COP27 in 2022.

He said he had already met with Robert Dick, Head of Canada's National Supply Chain Office, to help arrange a meeting with Allsion Camden – Mr. Dick's direct counterpart at the US Department of Transportation – the first person in US history to be appointed to work on supply chain matters on behalf of the President.

“We're targeting a meeting in Montreal in November around supply chain resiliency from the Great Lakes St. Lawrence Seaway perspective with a focus on Freight Logistics Optimization Works (FLOW),” he said. “This is about data sharing that is heavily focused on container traffic, but it's providing us with key insights for voluntary sharing with beneficial cargo owners, shippers, and others into how freight is actually



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

moving into the US, and ultimately into Canada, to realize efficiency for better trade flows and ultimately lower carbon emissions.”

In a separate two-person Canadian government panel entitled “The Federal Government Outlook for Supply Chains, Marine Policy, and Infrastructure Support,” Mr. Dick was joined by Jennifer Lutfallah, Vice President, Canadian Border Services Agency. Here the theme of connections appeared in the difficult nexus of trade facilitation and supply chain efficiency meeting national safety and security concerns.

“Border security and our respective mandates intersect in multiple ways,” said Mr. Dick, while Ms. Lutfallah responded: “CBSA has a mandate that has to be balanced between facilitation and enforcement.” She expressed the likelihood of more export verification in the future, as well as the possibility of import inspection facilities having to move farther away from ports because “real estate is very expensive.”

The single window issue

Also raised was the contentious issue of Canada’s Maritime Single Window, a ship-to-shore data exchange platform still not implemented by the federal government, despite a mandatory order by the IMO under international law to be operational at the beginning of 2024. “The government is now working towards the single window initiative in the marine mode and that’s being led by Transport Canada as well as CBSA,” she said.

However, Ms. Lutfallah could not provide a timeline for its completion, drawing a rebuke from Kaity Arsoniadis, Senior Policy Advisor with the Shipping Federation of Canada, and a specialist in international maritime law. The lawyer pressed the case that Canada’s international brand was damaged by its non-compliance and demanded to know the government’s plan. Ms. Lutfallah replied that it was a complex project, and she didn’t think the government realized what was involved in signing the international agreement.

Fans of Harvard economist Michael Porter’s cluster theory received excellent case studies from businesses on a panel headed Canada’s Ports Enabling Maritime Clusters. From Canada’s largest port to small and medium sized businesses on Vancouver Island in marine engineering, forestry and aquaculture, lessons learned were summed up by Vancouver Fraser Port Authority Vice President of Infrastructure, Cliff Stewart: “I think where you start to form clusters, that can create the opportunity for hundreds of different businesses.” One of the most intriguing clusters formed was the Port of Alberni’s own Food Hub.

“As a port authority, our official mandate is to facilitate economic growth in the region, so we have taken that a step further by immersing ourselves in actively providing a fertile landscape for businesses to grow – a business incubator in effect,” explained Mr. Knezevic. The thriving initiative now supports several businesses with a food processing plant and a commercial kitchen for caterers and other food services.

Le guichet unique

Il a aussi été question du dossier litigieux du guichet unique maritime du Canada, la plateforme de transfert électronique de données navire-terre que le gouvernement fédéral n’a pas encore mis en place même. Il était pourtant tenu de le faire dès le début 2024 selon l’obligation imposée par l’OMI au titre du droit international. « Le gouvernement travaille maintenant à l’initiative du guichet unique dans les transports maritimes, et c’est Transports Canada ainsi que l’ASFC qui dirigent le tout », a indiqué Mme Lutfallah.

Cependant, elle ne pouvait pas donner de date pour son achèvement, ce qui lui a valu un reproche de la part de Kaity Arsoniadis, conseillère principale en politiques de la Fédération maritime du Canada et spécialiste du droit maritime international. L’avocate a fait valoir que l’image de marque du Canada était entachée par sa non-conformité, et elle a insisté pour connaître le plan du gouvernement. Mme Lutfallah a répondu que le projet était complexe et que le gouvernement ne réalisait pas les implications quand il a signé l’accord international.

Les adeptes de la théorie des grappes de l’économiste Michael Porter, de l’Université Harvard, auront apprécié les excellentes études de cas présentées dans la discussion sur le thème « Comment les ports canadiens favorisent les grappes maritimes ». Les leçons apprises par l’expérience du plus grand port du Canada et de petites et moyennes entreprises en génie maritime, foresterie et agriculture de l’île de Vancouver ont été résumées par Cliff Stewart, vice-président, Infrastructure, de l’Administration portuaire Vancouver-Fraser: « Je crois que là où on commence à former des grappes, il peut se créer des débouchés pour des centaines d’entreprises différentes. » Une des grappes les plus intéressantes qui aient été formées est celle de l’alimentation, au port de Port Alberni.

« En tant qu’administration portuaire, notre mandat officiel est de faciliter la croissance économique dans la région, a expliqué M. Knezevic. Alors nous sommes allés plus loin, en nous employant à fournir un contexte fertile où les entreprises peuvent se développer, c’est-à-dire effectivement une pépinière d’entreprises. » L’initiative dynamique soutient maintenant plusieurs entreprises, avec une usine de transformation des aliments et une cuisine commerciale pour traiteurs ainsi que d’autres services alimentaires.

Hommage des Premières Nations à Zoran Knezevic

Lors de la soirée culturelle tenue après la deuxième journée de travaux de la Conférence, les Premières Nations ont organisé une cérémonie d’hommage à M. Knezevic. C’était au lieu historique national du moulin McLean et du chemin de fer Alberni Pacific, non loin de Port Alberni. L’endroit convenait tout naturellement pour l’allocution passionnée prononcée par Ken Watts, conseiller en chef de la Première Nation Tseshahat, alors que les délégués l’entouraient au milieu d’un site forestier à couper le souffle. M. Watts a insisté que les ports doivent mettre en pratique leurs énoncés de mission les enjoignant à soutenir des pratiques durables et à protéger l’environnement naturel. Il a expliqué qu’en tant que gardiens du territoire depuis des milliers d’années, les Premières Nations ont avec l’environnement naturel un lien qui fait partie de leur

identité. « Si le territoire est détruit, d'autres quitteraient les lieux, mais ce sera aux Premières Nations qui restent sur place de le remettre en état, comme nous l'avons toujours fait », dit-il. M. Knezevic a reçu un os de baleine symbolisant l'amitié et la confiance des Premières Nations. Ce sera un des rapprochements les plus mémorables de la Conférence.

Médaille du mérite

La Médaille du mérite de l'Association des administrations portuaires canadiennes pour 2024 a été décernée à titre posthume à Gordon Payne, décédé en 2022. M. Payne a



Gordon Payne



été le fondateur et le président de Harbour Link Container Services Inc. au port de Vancouver. Son fils Kenneth Payne et le vice-président exécutif de Harbour Link John Bourbonnière ont accepté le prix, au nom respectivement de la famille Payne et de l'entreprise.

Le Port d'Halifax organisera la conférence annuelle 2025 de l'AAPC

L'Administration portuaire d'Halifax organisera la prochaine conférence annuelle et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes, du 17 au 19 septembre 2025. Ce sera un événement à ne pas rater, dans un port et une ville qui accueillent la nouvelle génération de grands porte-conteneurs du monde entier dans leurs eaux profondes, qui ont une histoire captivante comme importante base navale canadienne et où le centre-ville au bord de l'eau est aussi animé que pittoresque. **M**

First Nations ceremony honours Zoran Knezevic

Mr. Knezevic was honoured at a Cultural Evening event after the conference's second day of proceedings in a First Nations ceremony at the national historic site of McLean Mill and the Alberni Pacific Railway, a short distance outside of Port Alberni. The site provided a natural stage for a passionate speech delivered by Ken Watts, Chief Councillor of the Tseshaht First Nation, to conference delegates encircling him in the breathtaking forest area. Mr. Watts stressed that ports must follow their mission statements to support sustainable practices and protect the natural environment. He explained that as stewards of the land for thousands of years, First Nations had a connection with the natural environment that was part of their identity as a people. "If the land is destroyed, others will move on, but it will be the First Nations who remain to restore it, as we always have," said Mr. Watts. Mr. Knezevic was then presented with a whale bone as a symbol of the close friendship and trust among the First Nation's people – one the most memorable connections arising from the conference.

Medal of Merit Ceremony

The Association of Canadian Port Authorities' annual medal of merit for 2024 was awarded posthumously to Gordon Payne, who passed away in 2022. Mr. Payne was the founder and President of Harbour Link Container Services Inc. serving the Port of Vancouver. Receiving the award on behalf of the Payne family was son Kenneth Payne, and Harbour Link Executive Vice President John Bourbonnière on behalf of the company.

Port of Halifax hosting 2025 annual ACPA conference

The Halifax Port Authority will be hosting the next Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Authorities on September 17-19, 2025. An occasion not to be missed in a port/city that greets the world's new generation large containerships in its deep waters, has an engrossing history as an important Canadian naval base, and is home to a lively, picturesque downtown waterfront. **M**

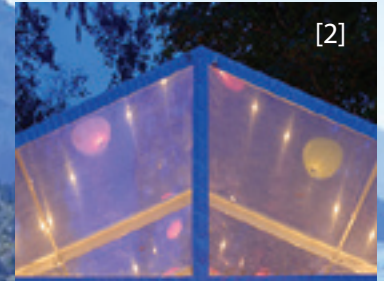


© DREAMSTIME

CONFÉRENCE
Ports Canada
 CONFÉRENCE



20
24



[2]



[1]



[3]



[4]



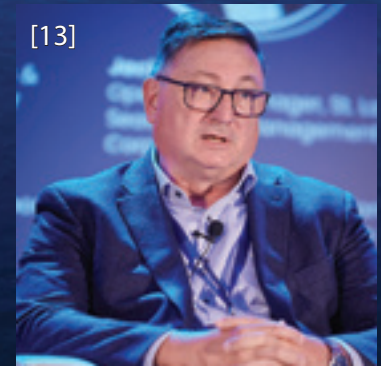
[5]



[6]

PHOTOS: [1] Canada's Ports Enabling Maritime Clusters panel [2] Welcome Reception [3] Jody Kositsky, InterVistas [4] Doug Smith, DP World in Canada [5] Delegates on port tour [6] Adam Tindall-Schlicht, Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation [7] Port Digitalization panel [8] Zoran Knezevic, Port Alberni Port Authority [9] Jason Park - Cruise Lines International Association, Jolleen Dick - Valley Chamber of Commerce, Lisa Spitale - City of New Westminster [10] Tsheshat First Nations [11] Cliff Stewart-Vancouver Fraser Port Authority, JP Hastey - Nova Harvest Ltd. [12] David Musseau, Canadian Coast Guard [13] Richard Kolacz, GSTS [14] Ian Hamilton, Hamilton-Oshawa Port Authority, Robert Dick - National Supply Chain Office, Jennifer Lutfallah - CBSA [15] Tradeshow PHOTOGRAPHER : Dirk Heydemann

PHOTOS : [1] Discussion - Comment les ports canadiens favorisent les grappes maritimes [2] Réception de bienvenue [3] Jody Kositsky, InterVistas [4] Doug Smith, DP World au Canada [5] Délégués au visite du port [6] Adam Tindall-Schlicht, Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation [7] Discussion - Numérisation des ports [8] Zoran Knezevic, Administration portuaire de Port Alberni [9] Jason Park - Cruise Lines International Association, Jolleen Dick - Valley Chamber of Commerce, Lisa Spitale - Ville de New Westminster [10] Premiers Nations Tsheshat [11] Cliff Stewart - Administration portuaire de Vancouver Fraser, JP Hastey - Nova Harvest Ltd. [12] David Musseau, Garde côtière canadienne [13] Richard Kolacz, GSTS [14] Ian Hamilton, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, Robert Dick - Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, Jennifer Lutfallah - ASFC [15] Salon professionnel PHOTOGRAPHE : Dirk Heydemann





Breakbulk / Project cargo

Energy transition driving robust project/
breakbulk cargo activity in Canada

Marchandises diverses / Cargaisons spéciales

La transition énergétique stimule le secteur
des cargaisons spéciales et des marchandises
générales au Canada

Leo Ryan

©SPLIETHOFF

Spliethoff's multipurpose vessels combining project cargo, containers and bulk are a constant presence on the Great Lakes/ St. Lawrence corridor.

Les navires polyvalents de Spliethoff combinant des cargaisons spéciales, des conteneurs et du vrac sont bien présents dans le corridor Grands Lacs-Saint-Laurent.



Le secteur mondial des cargaisons spéciales et des charges lourdes souffre de la hausse des cours des produits de base, de l'inflation, de goulets d'étranglement dans les chaînes d'approvisionnement, d'une faible croissance économique et de l'instabilité géopolitique. La période continue d'être difficile pour le secteur ainsi que pour les fournisseurs de navires polyvalents.

Cependant, des analystes notent que la demande augmente sensiblement dans les industries de l'énergie, de la construction et de la fabrication de nombreux pays.

Par exemple, dans son plus récent rapport sur les marchandises générales, le Journal of Commerce estime que «les perspectives pour la demande de navires polyvalents restent positives grâce à la demande mondiale croissante liée à la construction, qui a besoin de grandes quantités de marchandises générales telles que produits d'acier, produits forestiers et autres matériaux de construction ainsi qu'à la demande de machines pour les mines, la construction et l'agriculture».

As the global project cargo/heavy lift sector faces headwinds as a result of rising commodity prices, high inflation, supply chain bottlenecks, slow economic growth, and geopolitical instability, these are continuing challenging times for the sector as well as for the multi-purpose vessel (MPV) providers.

But analysts point to the substantial rising infrastructure demand from the energy, construction and manufacturing industries in many countries.

For instance, in its latest authoritative Breakbulk Intelligence Report, the Journal of Commerce estimates that "the outlook for the MPV demand remains positive thanks to steady global growth in construction activity, which generates volumes of breakbulk commodities such as steel products, forest products and building materials, and machinery such as mining, construction and agricultural equipment."



View of a typical cargo-handling operation at the Port of Trois-Rivières by LOGISTEC, a major provider of heavy lift and project cargo services in North America.

Vue d'une opération typique de manutention de cargaison par LOGISTEC au port de Trois-Rivières. LOGISTEC est un fournisseur majeur de services pour charges lourdes et cargaisons spéciales en Amérique du Nord.

À Londres, la société de conseils Drewry constate que «les transporteurs dans le créneau des navires polyvalents connaissent un marché plus vigoureux que celui des marchandises générales depuis le boom de la COVID.»

Aux États-Unis, les projets se sont multipliés, bien qu'il y ait eu récemment un rappel à la réalité: certains projets ont été ralentis ou annulés face aux difficultés du contexte de financement. Il reste que le département fédéral de l'Énergie prévoit plus de 80 GW d'énergie éolienne en mer déjà seulement pour la côte Est.

Au Canada, comme les besoins en énergie ne cessent de croître, les gouvernements investissent largement dans le développement d'énergies renouvelables. Même le gouvernement du premier ministre Doug Ford, en Ontario, s'y met. En août dernier, il a rouvert la porte à la transition vers une énergie verte, après avoir mis fin en six ans à non moins de 750 projets (y compris un grand parc éolien qui était déjà en partie construit). Pour sa part, Hydro-Québec entend doubler sa production d'énergie renouvelable d'ici 2050.

D'après les données annuelles sur l'industrie publiées par l'Association canadienne de l'énergie renouvelable (CanREA), les secteurs canadiens de l'éolien, du solaire et du stockage d'énergie ont connu une croissance stable de 11,2% en 2023.

L'industrie a ajouté 2,3 GW de nouvelle capacité installée en 2023, comprenant plus de 1,7 GW de nouvelle capacité éolienne à grande échelle, près de 360 MW de nouvelle capacité solaire à grande échelle, 86 MW de nouvelle capacité solaire sur site*, et 140 MW / 190 MWh de stockage d'énergie. Le Canada dispose maintenant d'une capacité installée totale de plus de 21,9 GW, y compris 20,4 GW d'énergie éolienne et solaire à grande échelle, 1,2 GW d'énergie solaire sur site et 356 MW / 539 MWh de stockage d'énergie. En tenant compte de tous les projets annoncés, le Canada pourrait atteindre une capacité de presque 58 GW de puissance installée dans les énergies renouvelables et le stockage d'énergie d'ici 2035.

«En regardant vers l'avenir, lit-on dans le rapport, il existe d'énormes opportunités de croissance dans ces industries, alors que le pays s'efforce d'atteindre les objectifs de carboneutralité pour 2035 et 2050. Les grandes réussites de cette année se sont produites au Canada atlantique, dans le Nord et, notablement, en Alberta. Les autres provinces n'ont connu aucune croissance dans l'éolien, le solaire ou le stockage d'énergie en 2023, comme elles n'ont pas vraiment de centralisation des processus d'approvisionnement ou d'accords d'achat d'énergie des sociétés, mais on s'attend tout de même à des progrès – qui, dans bien des cas, sont déjà entamés.»

In London, the Drewry shipping consultancy observed that “carriers in the MPV niche vessel segment are experiencing a stronger market than General Cargo since the Covid boom.”

In the United States, projects have been multiplying, though there has recently been a “reality check” leading to some slowdowns or cancellations due to the difficult overall financing environment. All the same, Washington's Department of Energy, is predicting more than 80 GW of offshore wind power for the East Coast alone.

Across Canada, faced with ever-increasing energy needs, governments are investing heavily in the development of renewable energies. This can now even include the Ontario government of Premier Doug Ford, which last August reopened the door to green energy transition after scrapping all of 750 projects over six years (including a large wind farm that was already partially built). For its part, Hydro-Quebec plans to double its renewable energy by 2050.

According to the annual industry data report by the Canadian Renewable Energy Association (CanREA), Canada's wind, solar and energy-storage sectors grew by a steady 11.2% in 2023.

The industry added 2.3 GW of new installed capacity in 2023, including more than 1.7 GW of new utility-scale wind, nearly 360 MW of new utility-scale solar, 86 MW of new on-site* solar, and 140 MW / 190 MWh of energy storage. Canada now has a total installed capacity of more than 21.9 GW, including 20.4 GW of utility-scale wind and solar energy, 1.2 GW of on-site solar and 356 MW / 539 MWh of energy storage nationwide. Taking all announced procurements into account, Canada could reach nearly 58 GW of renewable energy and energy storage capacity by 2035.

“Looking ahead, there are tremendous opportunities for growth in these industries, as the nation works to meet 2035 and 2050 net-zero targets,” the report stated. “This year's greatest success stories were found in Atlantic Canada, the North and, notably, Alberta. Other provinces saw no growth in their wind, solar or energy storage sectors in 2023, due to their lack of centralized procurements and corporate power purchase agreement (PPA) offerings—but progress is expected and is, in many cases, underway.”

©LOGISTEC

BBC Chartering upbeat view on inbound and outbound trades

Approached by *Maritime Magazine*, Marko Stampehl, Global Head of Marketing and Public Relations of BBC Chartering, had a upbeat story to tell on the global niche carrier's current activities and outlook in the near future in the Great Lakes/St. Lawrence/Eastern Canada trades.

"Last year BBC Chartering had about 85 port calls in the Great Lakes, the St. Lawrence River, and Eastern Canada," he began by saying. "This year we are on track for an increase in calls as we have already reached 70 calls by the end of the 3rd quarter."

"The inbound trade to Canada is driven by plant equipment, machinery, and windmill tower components, while outbound, bulk cargoes dominate our liftings, wheat to the UK and Italy, corn and soya beans to Ireland, and concentrates to the Far East."

Mr. Stampehl said: "In early August the m/v **BBC LEER**, the first newbuilding of the "LakerMax" series of fifteen 13,000 DWT multipurpose triple deckers, arrived in Contrecoeur on its maiden voyage from Nantong, China. After discharging it proceeded to Gaspé, to load windmill blades to the US Gulf. *

"This year's Lakes season started with the m/v **MARCELLIN A. DESGAGNES** discharging a full cargo of luxury yachts from Florida in Sarnia, Ontario. Now with the end of pleasure boating on the Lakes, in early Oct, the **BBC XINGANG** loaded a similar parcel of yachts from Sarnia back to Florida. It will also load a 102-m tons HL piece in Valleyfield for a refinery in Texas."

Mr. Stampehl explained that the shipping line does not normally see project cargo from the St. Lawrence to South America - but in late August, the **BBC MONT BLANC** loaded a 185-m ton reactor and accessories from Trois-Rivières, Quebec to Buenos Aires, Argentina. "This was the first cargo of this type we have seen in this trade lane in many years."

L'optimisme de BBC Chartering

En discussion avec le *Maritime Magazine*, Marko Stampehl, responsable mondial du marketing et des relations publiques chez BBC Chartering, dressait un portrait positif des activités actuelles et des perspectives immédiates du transporteur spécialisé dans la région Grands Lacs, Saint-Laurent et côte Est du Canada.

«L'année passée, BBC Chartering a fait environ 85 escales sur les Grands Lacs, sur le Saint-Laurent et dans l'Est du Canada, dit-il. Cette année, nous sommes en voie d'en faire davantage, puisque nous en sommes déjà à 70 à la fin du troisième trimestre.

«Le trafic à destination du Canada est alimenté par le matériel de production, les machines et les composants de tours d'éoliennes, alors qu'au départ du Canada, c'est surtout du vrac, comme du blé allant au Royaume-Uni et en Italie, du maïs et du soja en Irlande et des concentrés en Extrême-Orient.

«Au début d'août, le NM **BBC LEER**, premier bâtiment neuf de la série "LakerMax" de 15 navires polyvalents à trois ponts, est arrivé à Contrecoeur sur son voyage inaugural en provenance de Nantong, en Chine. Après avoir été déchargé, il s'est rendu à Gaspé pour charger des pales d'éoliennes destinées au golfe américain.

«Cette année, la saison sur les lacs a commencé avec la livraison par le NM **MARCELLIN A. DESGAGNÉS** d'un chargement complet de yachts de luxe venant de Floride à Sarnia, en Ontario. Maintenant, à la fin de la navigation de plaisance sur les lacs, début octobre, le **BBC XINGANG** a chargé un lot semblable de yachts à Sarnia pour les ramener en Floride. Il embarquera aussi à Valleyfield une charge de 102 tonnes destinée à une raffinerie au Texas.»

M. Stampehl explique que la compagnie n'a pas normalement de cargaison spéciale allant du Saint-Laurent vers l'Amérique du Sud, mais à la fin août, le **BBC MONT BLANC** a chargé un réacteur de 185 tonnes et ses accessoires à Trois-Rivières (Québec), pour les livrer à Buenos Aires (Argentine). «C'était la première cargaison de ce type que nous ayons vue sur cette route depuis des années.»

Façonner l'avenir en favorisant la transition vers une énergie propre et renouvelable.

Nos terminaux stratégiquement situés dans l'Atlantique ouvrent de nouvelles perspectives pour l'énergie éolienne.

Shaping the future by fostering the transition to clean, renewable energy.

Our strategically positioned terminals in the Atlantic open up new prospects for the wind energy market.

GREAT CIRCLE ROUTE → EUROPE

 **QSL**

La réussite sur mesure^{MD}
Tailor-Made SuccessTM

qsl.com

Ensuite, poursuit-il: « Sur la côte Est, à la fin mars-début avril, le **BBC TOPAZ** et le **BBC RHONETAL** ont embarqué des chargements complets de gros tuyaux allant de Halifax, en Nouvelle-Écosse, au continent [européen]. C'était aussi une cargaison que nous n'avions pas chargée dans le passé. De plus, sur le **BBC TOPAZ**, nous avons embarqué un bateau de travail de 404 tonnes. Il a été chargé directement sur l'eau à Halifax, et arrimé sur le pont pour la traversée de l'Atlantique jusqu'à Rotterdam.

QSL s'implique dans le projet Apuiat et à Sheet Harbour

Kevin Paradis-Rioux, responsable de comptes clés chez QSL, situe comme suit l'engagement communautaire de l'entreprise: « Depuis sa fondation en 1978, QSL a fait de l'implication locale une priorité. Elle est devenue profondément ancrée dans les régions et les communautés où elle travaille. Cette présence soutenue dans l'Est du Canada, combinée à notre savoir-faire dans la manutention de tous types de cargaisons, signifie qu'aujourd'hui, nous pouvons jouer un rôle clé dans le développement économique local et saisir les possibilités que présentent divers projets.

« Pour mieux servir ses clients, QSL a élargi son offre, notamment en acquérant Transport Watson, qui se spécialise dans le transport de matériel lourd et surdimensionné et d'éoliennes. Cette acquisition a renforcé la capacité de QSL de fournir un service intégré et des projets clé en main, tout en veillant à ce que chaque étape de ses opérations respecte ses critères rigoureux de qualité et en matière de santé et de sécurité.

« Sur la base de cette expertise, QSL a été choisi pour la manutention portuaire du projet Apuiat, premier grand projet d'énergie éolienne mis en œuvre dans l'Est du Canada depuis plusieurs années, signalant le début d'investissements massifs dans la transition énergétique. »

(L'énorme projet Apuiat de 200 MW d'énergie éolienne en mer à Port Cartier (Québec), est à l'étape de la construction.)

« QSL est aussi le partenaire de choix pour la plupart des projets de parcs éoliens au Québec et dans les Maritimes », dit M. Paradis-Rioux.

Then, continuing, he noted: “On the East Coast in late March and early April, the **BBC TOPAZ** and the **BBC RHONETAL** loaded full cargoes of large pipe from Halifax, Nova Scotia to the (European) Continent, this was also a commodity we had not loaded in the past. In addition, on the **BBC TOPAZ** we loaded a 404-m ton work boat. The work boat was loaded direct from the water in Halifax and secured on deck for the voyage across the Atlantic to Rotterdam.”

QSL role in Apuiat and Sheet Harbour projects

Kevin Paradis-Rioux, Key Account Manager for QSL, reports: “Since it was founded in 1978, QSL has made local involvement a priority, becoming deeply integrated into the regions and communities in which it operates. This sustained presence in Eastern Canada, combined with our expertise in handling all types of cargo, means that today we can play a key role in local economic development and seize the opportunities offered by various projects.

“To better serve its customers, QSL has expanded its offering, notably with the acquisition of Transport Watson, which specialises in the transport of heavy, oversized equipment and wind turbines. This acquisition has strengthened QSL's ability to provide a seamless service and turnkey projects, while ensuring that every stage of operations meets its rigorous quality and health and safety standards.

“Building on this expertise, QSL was chosen for the port handling of the Apuiat project, the first major wind power project to come on stream in Eastern Canada for several years, marking the start of massive investment in the energy transition.”

(The giant Apuiat 200 megawatt onshore wind power project at Port Cartier, Quebec, is presently in the under construction phase.)

“QSL is also the preferred partner for most wind farm projects in Quebec and the Maritimes,” Mr. Paradis-Rioux said.

**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

➔











In this regard, QSL is working with the Government of Nova Scotia to operate and develop Sheet Harbour. “The company has already demonstrated the port’s versatility by handling bulk and general cargo for off-shore wind projects. Together with its partners, QSL now wants to exploit Sheet Harbour’s unique strategic position - along the Great Circle Route between Europe and eastern North America - to turn it into a multi-modal logistics hub serving industries at the heart of the energy transition.”

LOGISTEC sees technology playing increasing handling role

“LOGISTEC operates at 89 terminals and 60 ports from Brownsville, Texas to Deception Bay, Quebec, Canada, and we are one of the most active and experienced providers of heavy lift services in North America, said Rodney Corrigan, President of LOGISTEC. “We are a one-stop shop, specializing in all aspects of wind, breakbulk, steel, project and heavy lift cargos with a strong commitment to superior safety, quality, and efficiency. LOGISTEC is continuously expanding and improving our operations and investing equipment and facilities to better serve our customers.”

“Handling overweight, over-dimensional, often sensitive cargo requires both unique skill and keen atten-

tion. QSL collabore avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour exploiter et développer le terminal de Sheet Harbour. « L’entreprise a déjà démontré la polyvalence du port en manutentionnant du vrac et des cargaisons spéciales pour des projets éoliens en mer. Avec ses partenaires, QSL veut maintenant tirer parti de la situation stratégique unique de Sheet Harbour – sur la grande route circulaire entre l’Europe et l’Est de l’Amérique du Nord – pour en faire un carrefour multimodal au service des industries au cœur de la transition énergétique. »

LOGISTEC voit une place croissante pour la technologie

« LOGISTEC exploite 89 terminaux et 60 ports de Brownsville au Texas jusqu’à la baie Déception au Québec, et nous sommes un des fournisseurs les plus actifs et les plus expérimentés pour les services liés aux charges lourdes en Amérique du Nord, dit Rodney Corrigan, président de LOGISTEC. Nous offrons un service à guichet unique, spécialisé dans tous les aspects de l’éolien, des marchandises générales, de l’acier, des cargaisons spéciales et des charges lourdes, avec un ferme engagement en faveur d’un niveau supérieur de sécurité, de qualité et d’efficacité. LOGISTEC prend constamment de l’expansion et améliore ses opérations, investissant dans l’équipement et les installations pour mieux servir ses clients.

« Gérer des cargaisons lourdes, surdimensionnées, souvent délicates exige à la fois des compétences spéciales et une



QSL is working with the Nova Scotia government to transform Sheet Harbour into a multimodal logistics hub serving energy transition industries.

QSL collabore avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour transformer Sheet Harbour en centre logistique multimodal au service des industries de la transition énergétique.

©ARTIST RENDERING OF SHEET HARBOUR PROJECT
©RENDU D'ARTISTE DU PROJET DE SHEET HARBOUR

grande attention aux détails, que LOGISTEC a constamment améliorées et perfectionnées en 72 années d'histoire dans l'industrie. Une planification méticuleuse est nécessaire pour des opérations logistiques complexes, et l'entreprise utilise des techniques de pointe et des équipes expérimentées pour réaliser des projets, depuis le transport jusqu'à l'installation. »

M. Corrigan insiste: «Ce qui est clair est que la technologie jouera un rôle croissant dans la manutention de cargaisons spéciales et de charges lourdes, que ce soit sous forme d'équipement plus raffiné et plus écologique, d'amélioration de la résilience ou d'amélioration de la conception des cargaisons. L'automatisation et l'intelligence artificielle optimiseront le routage, amélioreront la maintenance préventive et créeront une chaîne d'approvisionnement plus robuste, sans compromettre la sécurité de la manutention. »

Spliethoff prévoit une hausse des cargaisons spéciales

Sten Konst, dirigeant des opérations dans l'Atlantique et les Grands Lacs de Spliethoff, rapporte qu'en 2024, le service de l'entreprise sur les Grands Lacs a connu une forte augmentation de la demande pour les cargaisons spéciales tant au Canada qu'aux États-Unis. «Pour répondre à cette demande croissante, le service a utilisé toute l'année des navires supplémentaires venant de la Méditerranée et d'Europe du Nord, affirme-t-il.

«Le service de Spliethoff sur les Grands Lacs est particulièrement bien adapté pour gérer cette demande grâce à

tion to detail which LOGISTEC has continued to improve and perfect over their 72-year history in the industry. Meticulous planning is required for complex logistics moves and they use advanced techniques and experienced teams to carry out projects from transportation through to installation.»

Mr. Corrigan stressed: “What is clear is that technology will play an increasing role in handling project cargo and heavy lift, whether in the form of more sophisticated and sustainable equipment, improvements in resiliency and engineering of the cargo itself. Automation and AI will optimize routing, improve predictive maintenance and creating a more robust supply chain, without compromising safe handling processes.”

Spliethoff forecasts project cargo demand rising in 2025

Sten Konst, head of Spliethoff's Atlantic and Great Lakes Department, reports that in 2024 Spliethoff's Great Lakes service has experienced a notable increase in demand for project cargo to both Canada and the United States. “To accommodate this growing demand, the service has decided to employ additional vessels from both the Mediterranean and North Europe throughout the year.”

“Spliethoff's Great Lakes service is uniquely suited to manage this demand, thanks to its ability to combine project, container, and bulk cargoes on a single voyage,” he affirms, adding: “Their fleet of multi-purpose, geared vessels is specifically designed to handle diverse cargo types with efficiency. This flexibility allows Spliethoff to meet the logistical challenges posed by a variety of cargo requirements, making them a trusted partner in the region for over a decade.”

Mr. Konst further shares: “The strong export market for agricultural products from the Great Lakes has further justified the decision to expand the fleet servicing the region. Looking ahead, the current market trajectory suggests an even greater demand for project cargo in 2025, and Spliethoff is ready to meet this challenge by continuing to expand its fleet and service offerings.”

Thunder Bay building on its steel and project cargo strengths

Replying to questions from *Maritime Magazine*, Chris Heikkinen, CEO of the Thunder Bay Port Authority, offered his perspectives on present and future developments at the Lake Superior port aptly describing itself as *The Project Cargo Gateway for Western Canada*.

“Steel shipments remain strong through Thunder Bay,” he reported. “We are set to meet or exceed last year's high volume of steel products, primarily steel pipe and rail shipped from overseas in Europe, via the Seaway System to the furthest inland port in Canada.

“The steel is distributed throughout the Prairie provinces by rail and truck. Significant laydown space at Keefer Terminal is a trademark that benefits our shippers, allowing for scheduled delivery to project or construction site when needed.

“In partnership with LOGISTEC, we offer a tailored customer service approach to shippers, facili-

tating their unique needs and ensuring cargo handling reliability above all else. Growing volumes and repeat business, particularly in the steel market, tell us that this approach is valued.”

Mr. Heikkinen indicated that September was a particularly strong month for Keefer Terminal in Thunder Bay, with inbound shipments of steel pipe, steel rail, phosphate fertilizer, and mining equipment. “With direct access to the CN, CPKC, and the TransCanada Highway, Keefer serves the Western Canadian provinces of Manitoba, Saskatchewan, and Alberta, in addition to Northern Ontario, where increased mining activity provides opportunities for mining equipment and infrastructure cargoes.”

Turning to the port’s important wind farm business, Mr. Heikkinen stated: “Wind farm projects vary from year to year. In 2023, we handled seven (7) shiploads of windmill blades and tower sections moving west. We’ve experienced a lull in these shipments in 2024 but are anticipating more of these cargoes during the next several seasons, per the inquiries we’ve been receiving.”

The port’s capital plan includes significant expansion of its cargo laydown areas in 2025.

In his connection, Mr. Heikkinen emphasized: “This expansion will enhance our capacity to store the longer blades of the future. Construction on our rail upgrade project is also underway. We are increasing our rail capacity by replacing over 4 kilometers of rail line

sa capacité de combiner des cargaisons spéciales, des conteneurs et du vrac dans un même voyage. Sa flotte de navires polyvalents grées est expressément conçue pour gérer efficacement des cargaisons diversifiées. Cette souplesse permet à Spliethoff de relever les défis logistiques posés par une variété de besoins, ce qui en fait depuis plus d’une décennie un partenaire de confiance.»

Par ailleurs, ajoute M. Konst: «La forte demande des marchés d’exportation pour les produits agricoles des Grands Lacs a renforcé la décision d’augmenter la flotte desservant la région. Pour l’avenir, la trajectoire actuelle du marché laisse entrevoir une demande encore plus forte de cargaisons spéciales en 2025, et Spliethoff est prêt à y répondre en continuant de bonifier sa flotte et son offre de services.»

Thunder Bay mise sur l’acier et les cargaisons spéciales

En entrevue avec le *Maritime Magazine*, Chris Heikkinen, PDG de l’Administration portuaire de Thunder Bay, a exposé ses points de vue sur le présent et l’avenir du port du lac Supérieur, qui se présente à juste titre comme *le portail pour les cargaisons spéciales à destination de l’Ouest canadien*.

«Les expéditions d’acier via Thunder Bay restent fortes, dit-il. Nous devrions évaluer ou surpasser le volume élevé atteint l’année passée pour les produits d’acier, surtout tuyaux et rails venant d’Europe par le réseau de la Voie maritime jusqu’au port intérieur le plus loin à l’ouest au Canada.

«L’acier est expédié partout dans les provinces des Prairies, par train et par camion. L’ample superficie d’aire de

PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

www.portthunderbay.ca

PROJECT CARGO
GATEWAY
For Western Canada

807-345-6400

Canada

dépôt au terminal Keefer est appréciée par nos expéditeurs, leur permettant de programmer les livraisons aux projets et aux chantiers de construction au moment voulu.

«En partenariat avec LOGISTEC, nous offrons un service personnalisé aux expéditeurs, en fonction de leurs propres besoins, et nous veillons par-dessus tout à la fiabilité de la manutention des cargaisons. Les volumes croissants et la fidélité des clients, surtout dans le secteur de l'acier, nous indiquent que cette approche est appréciée.»

M. Heikkinen indique que septembre a été un mois particulièrement occupé au terminal Keefer de Thunder Bay, avec l'arrivée d'expéditions de tuyaux d'acier, de rails, d'engrais phosphaté et d'équipement minier. «Avec un accès direct au CN, à CPKC et à la route Transcanadienne, le terminal Keefer dessert les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, en plus du Nord ontarien où l'augmentation de l'activité minière apporte des possibilités pour l'équipement minier et les cargaisons liées à l'infrastructure.»

Les parcs éoliens génèrent aussi une importante activité au port, indique M. Heikkinen : «Les projets de parcs éoliens varient d'une année à l'autre. En 2023, nous avons eu sept navires chargés de pales d'éoliennes et de sections de tours. Nous avons connu une accalmie en 2024, mais nous prévoyons de nouvelles cargaisons dans les quelques prochaines saisons, au vu des demandes de renseignements que nous recevons.»

Le plan d'immobilisations du port comprend un important agrandissement de ses aires de dépôt en 2025.

À cet égard, précise M. Heikkinen : «Cette expansion augmentera notre capacité de stocker les pales plus longues de l'avenir. Les travaux ont commencé pour notre projet d'amélioration de notre infrastructure ferroviaire. Nous augmentons sa capacité en installant du rail de 115 lb sur plus de 4 km de voie principale et de voie d'évitement. De plus en plus de nos clients utilisent le rail pour expédier leurs produits vers l'ouest, et nous recevons davantage de demandes de garage de wagons et de transbordement. La dernière année, nous avons participé comme partenaires à un projet très fructueux de transbordement de bois d'œuvre.»

Développements dans le Canada atlantique

Dans la région de l'Atlantique, un nombre croissant de projets énergétiques, en mer et sur terre, créent des besoins de transport de charges lourdes et de cargaisons spéciales. C'est le cas notamment à Terre-Neuve-et-Labrador ainsi qu'en Nouvelle-Écosse.

Un des chefs de file de l'industrie dans la région est Rhenus Logistics. Jeffery Haley, son directeur, Projets mondiaux au Canada, a résumé les derniers développements.

«Rhenus Logistics est présent dans la région du Canada atlantique depuis deux ans, explique-t-il. La récente ouverture de notre bureau à St. John's est une étape importante dans notre expansion. Nous avons renforcé notre équipe en engageant des collaborateurs clés, reflétant notre volonté de grandir et d'investir dans cette région vitale.

«Notre équipe des opérations en mer a apporté un soutien essentiel sur le marché régional, facilitant le transport d'aliments d'aquaculture entre les provinces de l'Atlantique et fournissant des solutions d'entreposage et de transport à une variété de clients. Cet été, nous avons aussi joué un rôle vital en fournissant des services de soutien aux navires pour de multiples campagnes en mer au large de la côte de Terre-Neuve.»

and rail sidings with 115-lb grade track. More and more our customers are utilizing rail to move their products west, and we've been handling more requests for railcar storage and transloading. Over the last year we partnered on a lumber transloading project which has been very successful.”

Atlantic Canada developments

In the Atlantic region, a growing number of energy projects, both offshore and onshore, are fueling opportunities for heavy lift and project cargoes, notably in Newfoundland and Labrador and Nova Scotia.

Among industry leaders increasingly active in the region is Rhenus Logistics. Jeffery Haley, Director of Global Projects at Rhenus Logistics in Canada, summed up the most recent developments.

“Rhenus Logistics has been actively operating in the Atlantic Canada region for two years, with the recent opening of our office in St. John's marking a significant step in our expansion efforts,” he explained. “We've strengthened our team with key new hires, reflecting our ongoing commitment to growth and investment in this vital region.

“Our Offshore team has been essential in supporting the regional market, facilitating the movement of aquaculture feed between the Atlantic provinces, and providing industrial storage and transportation solutions for a variety of clients. This summer, we've also played a crucial role in vessel support services for multiple offshore campaigns off the coast of Newfoundland.

“In addition to our current operations, we are proud to collaborate with wind developers on their upcoming projects, with an eye toward delivering innovative solutions as these projects progress. Our pursuit of new opportunities to expand our offshore portfolio continues, encompassing project logistics, offshore oil and gas, both onshore and offshore wind energy projects, as well as port development and management opportunities across North America.”

At the Port of Argentia, on the southern coast of Newfoundland, its evolution as a major hub for massive wind turbine foundations known as monopiles destined for US wind farms on the East Coast has been gaining traction. Key Partners are Boskalis and Mammoet, heavy lift specialists based in The Netherlands, which transport the large pieces from Europe.

At its secure marshalling yard, the first of its kind in North America, the port has this year so far received and stored 40 monopiles.

“Phase 2 will see up to 64 monopiles arrive via heavy transport vessels beginning in Q1 2025,” said Ray Greene, Business Development and Marketing Manager. “They will be collected and installed at US offshore wind farms during the 2025 construction season.”

September of this year marked another step forward with the announcement of a big contract to receive and store offshore wind turbine blades. These



©RHENUS LOGISTICS

Rhenus Logistics facilitated the transportation of 16,500 tons of pipes from Bremen, Germany to Squamish, BC for the construction of an LNG pipeline.

Rhenus Logistics a facilité le transport de 16 500 tonnes de tuyaux de Brême (Allemagne) à Squamish (Colombie-Britannique), pour la construction d'un pipeline de GNL.

blades will be stored at the marshalling yard and eventually transported and installed at Eastern United States offshore wind farms.

Commented port CEO Scott Penney: "Capitalizing on our place as North America's first monopile marshalling port, we're now positioned to further expand our capabilities by securing a contract to store and marshal 220 offshore wind turbine blades. The addition of wind turbine blades demonstrates our unique storage capacity and adds to our portfolio of offshore wind projects."

The arrangement with Scan Global Logistics, a global transportation and logistics company headquartered in Denmark, will see 220 wind turbine blades arrive via heavy transport vessels at Argentia, beginning this fall and continuing into 2025.

« En plus de nos opérations courantes, nous sommes fiers de collaborer avec des promoteurs de l'éolien à leurs prochains projets, visant à offrir des solutions innovatrices à chaque étape. Nous continuons de chercher de nouvelles possibilités d'activité extracôtière, y compris en matière de logistique de projet, d'hydrocarbures extracôtiers et de projets éoliens tant à terre qu'en mer, ainsi que des possibilités en développement et gestion de ports partout en Amérique du Nord. »

Le port d'Argentia, sur la côte sud de Terre-Neuve, est en voie de devenir une importante plaque tournante pour les monopieux, énormes fondations d'éoliennes destinées aux parcs éoliens sur la côte Est des États-Unis. Boskalis et Mammoet, spécialistes néerlandais des charges lourdes, sont des partenaires clés. Ils transportent les grandes pièces à partir d'Europe.

À son triage sécurisé, premier en son genre en Amérique du Nord, le port a jusqu'à présent cette année reçu et entreposé 40 monopieux.

« À la phase 2, jusqu'à 64 monopieux arriveront sur des navires transporteurs de charges lourdes à partir du premier trimestre de 2025, dit Ray Greene, responsable du développement commercial et du marketing. Ils seront envoyés et installés dans des parcs éoliens en mer pendant la saison 2025 de construction. »

En septembre de cette année, une autre étape a été franchie avec l'annonce d'un important contrat pour la réception et l'entreposage de pales d'éoliennes extracôtiers. Elles seront entreposées au triage, avant d'être transportées et installées dans des parcs éoliens en mer sur la côte Est des États-Unis.

« Tirant parti de notre place comme premier port de triage

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





©PORT OF ARGENTIA

Argentia's energy transition business is expanding from monopiles destined for US offshore wind farms to offshore wind turbine blades.

L'activité d'Argentia liée à la transition énergétique est en expansion, allant des monopieux destinés aux parcs éoliens en mer aux États-Unis, aux pales d'éoliennes extracôtières.

Meanwhile, following its 2022 hydrogen trade pact with Germany and a subsequent agreement with the European Union to spark the decarbonization and export of green ammonia, Canada's federal government this early October passed legislation, called C-49, which establishes a joint regulatory framework with Nova Scotia and Newfoundland and Labrador to unlock the potential of enormous offshore renewable energy resources. This comes as the multi-billion dollar EverWind onshore wind and other projects await final investment decisions. **M**

de monopieux en Amérique du Nord, nous sommes maintenant en mesure d'élargir encore nos capacités avec un contrat pour l'entreposage et le triage de 220 pales d'éoliennes en mer, dit le PDG du Port d'Argentia Scott Penney. L'ajout de pales d'éoliennes démontre notre capacité unique d'entreposage et augmente notre portefeuille de projets éoliens en mer.»

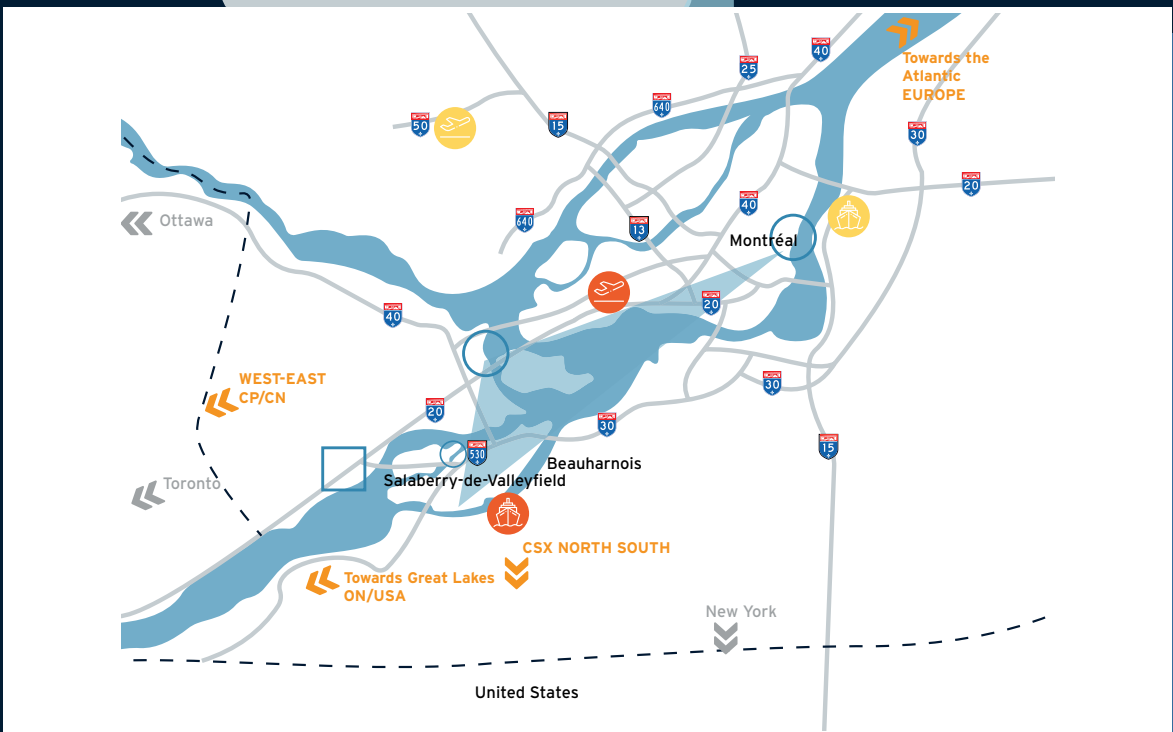
En vertu de l'entente conclue avec Scan Global Logistics, une entreprise mondiale de transport et de logistique basée au Danemark, 220 pales d'éoliennes arriveront à Argentia par navires transporteurs de charges lourdes, à partir de cette automne et jusqu'en 2025.

Entre-temps, après avoir conclu en 2022 un accord commercial sur l'hydrogène avec l'Allemagne, puis un accord avec l'Union européenne pour activer la décarbonisation et l'exportation d'ammoniac vert, le gouvernement fédéral canadien a adopté en octobre un projet de loi C-49 créant un cadre réglementaire conjoint avec la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador pour l'exploitation des énormes ressources en énergie renouvelable en mer. À terre, le projet éolien de plusieurs milliards de dollars d'EverWind et d'autres encore attendent les décisions finales d'investissement. **M**



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 Montréal
 Borders	 Montreal-Mirabel International Airport (YMX)	 Port of Valleyfield	 Triangle of the Continental Gateway	



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

MARINE SHIPPING'S ADVOCATE ACROSS NORTH AMERICA!



Visit us at www.marinedelivers.com



LA CONFÉRENCE INAUGURALE IMAGINE MARINE

aborde les possibilités
de carrière et les difficultés
de recrutement

INAUGURAL IMAGINE MARINE CONFERENCE

underlines career
opportunities and
recruitment challenges



©JEFFREY MEYER

Le leadership en action :

Faire face à la pénurie de compétences maritimes pour un avenir durable
Des chefs de file de l'ensemble du secteur discutent des répercussions de pénuries de main-d'œuvre et des prochains départs à la retraite dans l'industrie maritime, ainsi que des mesures nécessaires pour surmonter les difficultés de recrutement et de rétention.

Leadership in Action:

Confronting Marine Skills Shortages for a Sustainable Future
Leaders from across the sector discuss the impact of labour shortages and upcoming retirements on the marine industry, and the actions needed to overcome recruitment and retention barriers.

From left / À partir de la gauche : *Stéphanie Aubourg, Chief Human Resources Officer, CSL Group Inc. & CMCF Chair / directrice des ressources humaines, Groupe CSL et présidente du conseil d'administration de la FCMC; Mario Pelletier, Commissioner, Canadian Coast Guard / commissaire, Garde côtière canadienne; Gregg Ruhl, CEO / PDG, Algoma Central Corporation; Julie Gascon, President & CEO, Montreal Port Authority / PDG, Administration portuaire de Montréal; Jon Booren, Director of Talent / directeur des talents, Ontario Shipyards*

Près de 170 personnes ont assisté à la première conférence Imagine Marine, les 2 et 3 octobre au Centre Shaw d'Ottawa. La rencontre était organisée par la Fondation des carrières maritimes canadiennes (FCMC) en partenariat avec la Compagnie des capitaines de la marine marchande du Canada (CCMMC).

Nearly 170 people attended the inaugural Imagine Marine Conference Oct. 2-3 at Ottawa's Shaw Centre, hosted by the Canadian Marine Careers Foundation (CMCF) in partnership with the Master Mariners of Canada.

“I am energized by the breadth of stakeholders in attendance from both the private and public marine sector,” Julia Fields, the CMCF’s executive director, said in welcoming representatives of marine employers, labour organizations, training institutions, governmental agencies, industry and community associations, and employment and workforce development specialists.

Canada’s marine sector is at a critical juncture with more than 43 per cent of the workforce expected to retire by 2030. “The marine sector will need to stand out in a crowded marketplace, to provide the best and most welcoming work environment, and to provide accessible and affordable opportunities for training and career progression,” Ms. Fields emphasized.

“It’s a big challenge and one that no employer or training institution can do in isolation, particularly when you consider that the latest Angus Reid poll commissioned by Clear Seas shows that 47 per cent of Canadians have never heard of a marine career.”

Networking with 45 marine organizations, the CMCF facilitates effective labour training and development investments based on data gathering/analysis, such as the Seafarer Pathway Study. The CMCF is working with a research firm to assess employer demand and the training system for Canadian seafarers to create a recommendations roadmap to ensure that 19,000 required positions can be filled.

Leveraging data to identify labour needs

Keynote speaker Angela Splinter, Trucking HR Canada’s CEO, emphasized data’s importance to establish labour needs, identify challenges, benchmark progress (including retention), and leverage funding. “When we were able to quantify our issue, proving the driver shortage is real, we took control of the narrative... as an issue to address rather than debate.”

Surveys revealed interest in trucking among youth with all or some high-school education. “We saw young people going into construction or manufacturing because it cost \$10,000 to take the mandatory training to get a commercial driver’s license,” Ms. Splinter related. “This research helped us to leverage government funding to cover that cost, which resulted in more than 1,500 new drivers.”

Initiatives such as Trucking HR Canada’s Women with Drive Leadership Summit have contributed to more women than ever becoming drivers, with 89 per cent prepared to recommend trucking/logistics to other women. Ms. Splinter also noted the success companies have had in creating teams so long-haul routes are shared with less time away from home. “But we do need to be honest about what’s involved and find the interested people,” she added.

Canadian Coast Guard Commissioner Mario Pelletier noted that while the Coast Guard College was established to train officers, the approach is now broader to recruit youth willing to spend months aboard a vessel to learn small craft operations, emergency duties, and other tasks before seeking certification. “While the

«Je suis stimulée par l’éventail d’acteurs présents, venant du secteur privé et du secteur maritime», a dit Julia Fields, directrice exécutive de la FCMC, en accueillant les représentants d’employeurs maritimes, d’organisations syndicales, d’établissements de formation, d’organismes gouvernementaux, de l’industrie et d’associations communautaires et des spécialistes de l’emploi et du développement de la main-d’œuvre.

Le secteur maritime est à une croisée des chemins. Plus de 43% des travailleurs partiront à la retraite d’ici 2030. «Le secteur maritime va devoir se démarquer, sur un marché serré, pour offrir l’environnement de travail le plus intéressant et le plus accueillant, et pour proposer des possibilités accessibles et abordables en matière de formation et de cheminement de carrière, a insisté Mme Fields.

«Il s’agit d’un grand défi, qu’aucun employeur ou établissement de formation ne peut relever à lui seul, surtout quand on sait que selon le plus récent sondage Angus Reid commandé par l’organisme Clear Seas, 47% des Canadiens n’ont jamais entendu parler d’une carrière maritime.»

Dans le cadre d’un réseau de 45 organisations maritimes, la FCMC facilite des investissements efficaces dans la formation et le développement de la main-d’œuvre sur la base de données et d’analyses comme celles produites par le projet Seafarer Pathway Study. La FCMC travaille avec une firme de recherche pour évaluer la demande des employeurs et le système de formation de gens de mer canadiens afin de formuler des recommandations pour faire en sorte de pouvoir doter 19 000 postes qui seront à pourvoir.

Des données pour cerner les besoins

La conférencière spéciale Angela Splinter, PDG de RH Camionnage Canada, a insisté sur l’importance de données pour déterminer les besoins en main-d’œuvre, cerner les défis à relever, mesurer les progrès (y compris la rétention du personnel) et tirer parti du financement disponible: «Quand nous pouvons quantifier notre problème, prouver que la pénurie de chauffeurs est réelle, nous pouvons orienter les discussions... sur un problème à régler plutôt qu’un sujet de débat.»

Des sondages ont révélé un intérêt pour le camionnage parmi les jeunes ayant fait tout ou partie de leurs études secondaires. «Nous avons vu que des jeunes s’orientent vers la construction ou la fabrication parce que la formation obligatoire pour le permis de camionneur coûte 10 000\$, dit-elle. Ces données de recherche nous ont aidés à obtenir du financement gouvernemental pour couvrir ce coût, ce qui nous a apporté plus de 1500 nouveaux camionneurs.»

Des initiatives comme le sommet Femmes en mouvement de RH Camionnage Canada ont contribué à ce que davantage de femmes deviennent camionneuses, dont 89% seraient prêtes à recommander le camionnage / la logistique à d’autres femmes. Mme Splinter a aussi souligné le succès d’entreprises qui ont créé des équipes pour se partager les parcours long-courriers, de façon à réduire le temps à passer loin de chez soi. «Cependant, ajoute-t-elle, nous devons être honnêtes au sujet des exigences, et trouver les personnes intéressées.»

college is in Sydney, Nova Scotia, people can do some studying online while on a vessel or during their time off.”

Bigger recruitment pipeline

Algoma Central Corporation’s CEO Gregg Ruhl focused on the need for a bigger recruitment pipeline with clearly defined marine career paths for all. “From a ship owner/operator’s perspective, it’s expensive what we’re doing now,” he said. “For example, we’re pleased with the federal government helping us to bring foreign workers here through reciprocal agreements, but we’re not sure whether they’ll have their visas renewed or obtain residency after three years.”

Julie Gascon, the Montreal Port Authority’s president and CEO, said career possibilities and pathways need to be staged better. “The professionalism of navigators and engineers is not being recognized in Canada apart from some universities,” she said. “In Greece, England, India, you’re automatically earn a degree as a master mariner or chief engineer.”

Le commissaire de la Garde côtière canadienne Mario Pelletier a fait remarquer que le Collège de la Garde côtière avait été établi pour former des officiers, mais que sa démarche a été élargie pour recruter des jeunes prêts à passer des mois à bord d’un navire et apprendre les opérations à bord de petites embarcations, les fonctions d’urgence et d’autres tâches avant qu’ils n’obtiennent une certification. « Le collège se trouve à Sydney, en Nouvelle-Écosse, mais les apprenants peuvent étudier en ligne à bord d’un navire ou pendant leur temps libre. »

Augmenter la réserve de recrutement

Gregg Ruhl, président et chef de la direction de l’Algoma Central Corporation, a abordé la nécessité d’une plus grande réserve de recrutement et d’un cheminement de carrière clairement défini pour tous. « Du point de vue d’un propriétaire/exploitant de navire, ce que nous faisons maintenant est coûteux, dit-il. Par exemple, nous sommes contents que le gouvernement fédéral nous aide à faire venir des travailleurs étrangers grâce à des ententes réciproques, mais nous ne sommes pas certains que leurs visas seront renouvelés ou qu’ils obtiendront la résidence après trois ans. »

Julie Gascon, PDG de l’Administration portuaire de Montréal, juge que les possibilités de carrière et les filières doivent être mieux mises en valeur. « Le professionnalisme des navigateurs et des mécaniciens n’est pas reconnu au Canada, sauf dans certaines universités, dit-elle. En Grèce, en Angleterre ou en Inde, un capitaine au long cours ou un chef mécanicien a automatiquement un diplôme. »

Mme Gascon dit souhaiter que le gouvernement fédéral et les gouvernements de l’Ontario et du Québec aient des stratégies maritimes harmonisées pour donner, dans le corridor Grands Lacs-Saint-Laurent, une action cohérente qui détermine la main-d’œuvre nécessaire à une chaîne



Notre mission

Le CSMOIM répond aux besoins de l’industrie maritime en déployant des stratégies innovantes et en participant activement au développement des compétences de la main-d’oeuvre grâce à la collaboration et la concertation.

Devenir membre permet aux entreprises maritimes d’accéder à des formations spécialisées qui favorisent le développement professionnel et la rétention de leur main-d’oeuvre, d’améliorer leur compétitivité et de mieux répondre aux défis d’un marché en constante évolution.

AU
SERVICE DE
NOS
MEMBRES

TÉMOIGNAGE

OCEAN



Le CSMOIM est un partenaire essentiel pour nous et toute l’industrie maritime. Le comité joue un rôle de facilitateur en faisant la promotion des métiers maritimes et en offrant une visibilité précieuse pour notre industrie. Grâce à son soutien, nous pouvons mieux attirer et retenir les talents de notre secteur en pleine croissance.

Carole Goudreault
VP – Talents et culture, Groupe Océan
Co-présidente – représentante des employeurs, CSMOIM



SITE :
www.csmoim.qc.ca



COURRIEL :
maritime@csmoim.qc.ca



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



©JEFFREY MEYER

1. Angela Splinter

As CEO of Trucking HR Canada, Keynote Speaker Angela Splinter shares how the trucking industry has managed labour shortages and attracted new talent into their industry including youth, women and other underrepresented groups, offering valuable learnings for the marine industry.

Angela Splinter
La conférencière spéciale Angela Splinter, PDG de RH Camionnage Canada, explique comment le secteur du camionnage a géré les pénuries de main-d'œuvre et attiré de nouveaux travailleurs de talent, y compris des jeunes, des femmes et des membres d'autres groupes sous-représentés. Il y a là de précieuses enseignements pour le secteur maritime.

2. Coffee Break at the Booths

Attendees take a moment to network and visit exhibitor booths during a coffee break.

Pause-café aux stands d'exposition
Les participants font du réseautage et visitent les stands d'exposition pendant une pause-café.

3. Level Up: Next Steps in Building a Vibrant Indigenous Marine Workforce

Panelists share new programs and strategies to foster Indigenous participation in Canada's marine sector.

Passez au niveau supérieur : Prochaines étapes pour bâtir une main-d'œuvre maritime autochtone dynamique

Les panélistes font part de nouveaux programmes et de stratégies pour favoriser la participation autochtone dans le secteur maritime canadien.

From left / À partir de la gauche : Patricia Baxter, Consultant / consultante, Workforce Warriors; Richard Haire, Business Development and Industry Services Manager / gestionnaire du développement commercial et des services à l'industrie, School of Transportation, British Columbia Institute of Technology; Sarah Thomas, Director of Indigenous Programs / directrice des programmes autochtones, Clear Seas; Karen Paul, Executive Director / directrice générale, Workforce Warriors Inc.

4. Increasing Seafarer Training Capacity and Accessibility

Industry experts debate solutions that have been presented to expand training for Canadian seafarers.

Accroître la capacité et l'accessibilité de la formation des gens de mer

Des spécialistes de l'industrie discutent de solutions qui ont été présentées pour bonifier la formation à l'intention des gens de mer canadiens.

From left / À partir de la gauche :

Captain Jim Parsons, Master Mariners / Compagnie des capitaines de la marine marchande; Jennifer Howell, Registrar / registraire, Fisheries and Marine Institute of Memorial University; John Schmidt, President / président, Federal Fleet Services Inc.; Paul Hilder, President / président, Council of Marine Carriers.

5. Moving the Needle on Advancing Gender Diversity at Sea and On Shore

Panelists discuss the latest research and pilot projects being tested to increase the representation and advancement of women and gender-diverse individuals.

Faire progresser la diversité des genres en mer et à terre

Les panélistes discutent des plus récents résultats de recherches et de projets pilotes visant à augmenter la représentation et l'avancement des femmes et des personnes de diverses identités de genre.

From left / À partir de la gauche :

Julia Fields, Executive Director, CMCF / directrice exécutive de la FCMC; Mélanie Leblanc, Director / directrice, Institut maritime du Québec; Lonita Judge, WISTA Canada, VP-Atlantic and Chief Operating Officer / VP Atlantique et chef des opérations, Horizon Maritime; Nathalie Sykora, Chief Marine and Digital Solutions Officer / chef des solutions maritimes et numériques, CSL. Not pictured / Absente de la photo: Susanne Justesen, Director Human Sustainability / directrice de la durabilité humaine, Global Maritime Forum.

6. Workplace Wellness

Presenters share best practices in training, workplace design and employment engagement to enhance psychological safety and mental health in marine environments.

Bien-être au travail

Les présentateurs font part de pratiques exemplaires en formation, en conception du milieu de travail et en engagement permettant de rehausser la sécurité psychologique et la santé mentale en milieu maritime.

From left / À partir de la gauche :

Manou Bernard, General Director / directrice générale, Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime; Dr. Jason Zuidema, Executive Director / directeur exécutif, North American Maritime Ministry Association; Dana Tremblay, Director, People Recruitment and Total Rewards / directrice, recrutement et rémunération globale, B.C. Ferries; Chris Given, Secretary Treasure of Seafarers' International Union of Canada and member of the ITF Maritime Safety Committee (ITF delegation to IMO) / secrétaire-trésorier du Syndicat international des marins canadiens et membre du comité de sécurité maritime de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) (délégation de l'IF auprès de l'OMI); Patti Merrigan, Vice-President of Human Resources, Marine Atlantic / vice-présidente des ressources humaines, Marine Atlantique; Captain Heidi Thomas, Master, Marine Atlantic / capitaine, Marine Atlantique.



d'approvisionnement solide. Elle a loué les écoles maritimes qui forment amplement assez d'officiers, mais juge qu'il faut en faire plus pour préparer des matelots, du personnel de quart et des graisseurs. « Quand vous êtes à court de personnel, comme nous le sommes, il est difficile de retirer des personnes pour les envoyer en formation », ajoute-t-elle.

Jon Booren, qui a le titre de directeur des talents chez Ontario Shipyards, a fait valoir que les chantiers navals peuvent être une option pour certaines personnes qui sont suivies d'une formation maritime mais ne souhaitent pas vivre en mer ou s'éloigner de chez eux. Il en va de même pour « une personne habituée à travailler dans un grand atelier, mais n'étant pas disposée ou apte à ramper dans un petit passage pour effectuer des réparations dans le double fond d'un navire ».

Par ailleurs, des initiatives liées aux Chantiers maritimes Irving ont été rapportées. « Depuis 2017, le Collège communautaire de Nouvelle-Écosse a formé 75 ouvriers spécialisés, 63 ayant été engagés par Irving, et 62 % étant en poste à long terme », dit Tiroyamodimo Setlhong, conseiller des Chantiers maritimes Irving en matière de diversité, équité et inclusion.

Le recrutement est dirigé par un partenaire communautaire qui est mieux à même de déterminer qui pourrait être intéressé, y compris des femmes, des membres de communautés autochtones et des personnes d'ascendance africaine. « Nous commençons par une évaluation des besoins du marché du travail sur un horizon de deux ans, puis nous travaillons avec nos partenaires communautaires », explique Terrah Keener, doyenne de l'école Accès, éducation et langues du Collège communautaire de Nouvelle-Écosse et présidente du centre d'excellence Chantiers maritimes Irving. « Il faut un partenaire communautaire, parce qu'il y a beaucoup de méfiance. »

Parmi les autres sujets abordés à la conférence, il a été question de la création d'un effectif maritime autochtone dynamique, d'options de seconde carrière, de sécurité et d'inclusion à bord d'un navire et des implications de la nouvelle technologie / de l'intelligence artificielle. **M**

Ms. Gascon hoped that the Quebec, Ontario and federal governments would coalesce maritime strategies to anchor the Great Lakes–St. Lawrence corridor with a cohesive approach that identifies labour requirements for a robust supply chain. She praised marine schools for training ample officers, but noted more has to be done to prepare deckhands, watchkeepers and oilers. “When you're short on people, as we all are, it's hard to pull individuals out of rotation for training,” she added.

Jon Booren, Ontario Shipyard's director of talent, noted shipyards as an option for individuals who've gone through marine training but dislike life at sea or being away from home, depending on the person and shipyard needs. “Just like if someone is used to working in big fabrication shop, that person might be unwilling or unable to crawl through a small hole into the double bottom of a vessel to make repairs.”

Efforts related to Irving Shipbuilding were also presented. “Since 2017, the Nova Scotia Community College has graduated 75 tradespeople with 63 hired by Irving and 62 per cent in long-term retention,” Tiroyamodimo Setlhong, Irving Shipbuilding's diversity, equity and inclusion advisor, related.

Recruitment is led by a community partner best placed to determine who might be interested among women, Indigenous communities, and people of African descent, respectively. “It starts with us identifying a labour-market need two years out so that we can then work with our community partners,” Dr. Terrah Keener, dean of the School of Access, Education and Languages at NSCC and chair of the Irving Shipbuilding Centre of Excellence, said. “It takes a community partner because there's a lot of distrust.”

Other conference topics included building a vibrant Indigenous marine workforce, second career options, vessel safety/inclusion, and new technology/AI implications. **M**

©DREAMSTIME

ADVERTISERS



ANNONCEURS

ARCELORMITTAL mines-infrastructure-arcelormittal.com ... <i>Back Cover / Couverture arrière</i>	
BBC CHARTERING bbc-chartering.com.....	1
CARGOM cargo-montreal.ca.....	65
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME marinedelivers.com.....	74
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY csmoim.qc.ca.....	77
DESGAGNÉS desgagnes.com..... <i>Inside Front Cover / Couverture intérieure avant</i>	
ECTOA – EASTERN CANADIAN TUG OWNERS' ASSOCIATION ECTOA – ASSOCIATION DES ENTREPRENEURS EN REMORQUAGE DE L'EST DU CANADA ectoa.ca/index.html.....	41
FEDNAV fednav.com.....	33
KILDAIR SERVICE ULC kildair.com.....	4
LOGISTEC logistec.com.....	25
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY mtrtml.com/login.php.....	34
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN groupocean.com..... <i>Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière</i>	
PORT OF HALIFAX portofhalifax.ca.....	32
PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL port-montreal.com.....	29-30
PORT OF QUÉBEC PORT DE QUÉBEC portquebec.ca.....	39
PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES portsi.com.....	48
PORT OF THUNDER BAY portofthunderbay.ca.....	68
PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES porttr.com.....	40
PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD portvalleyfield.com.....	73
QSL qsl.com.....	64
ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) rotainer.com.....	7
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL st-laurent.org.....	65
SPLIETHOFF spliethoff.com.....	71
STERLING FUELS sterlingfuels.ca.....	51
STRONGCO CORPORATION strongco.com.....	12
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT hwyh2o.com.....	36
URGENCE MARINE ENVIRONMENT ume-qc.com.....	55
VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT valport.ca.....	73



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.



emploi.degeant.com