

Maritime Magazine

maritimemag.com
WINTER • HIVER 2024-2025



GREAT LAKES/ ST. LAWRENCE SYSTEM

Holding steady
in troubled political
and economic waters

RÉSEAU GRANDS LACS/ SAINT-LAURENT

Maintenir le cap dans
la tourmente politique
et économique

STELLAR SEASON

for Canada's Arctic
shipping companies

LES ARMATEURS CANADIENS DE L'ARCTIQUE

ont connu une saison
exceptionnelle

NEW LEADERS NOUVEAUX LEADERS



Demetrios
"Jim"
Athanasiou



Saul
Polo



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.



OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.



CANADA STEAMSHIP LINES

NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.

Find out how we do our part to operate responsibly in our **Corporate Sustainability Report**.

Découvrez comment nous faisons notre part pour agir de manière responsable dans notre **Rapport de développement durable**.

www.cslships.com



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,
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*: agenceoz.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*
maritimemag.com

By Mail (1 year/4 issues)
Par la poste (1 an/4 éditions)

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

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

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

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

Canada

maritimemag.com

M¹¹⁵ TABLE OF CONTENTS SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

5 **FIRST WATCH / PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan

15 **MESSAGE FROM THE PUBLISHER**
MESSAGE DE L’ÉDITEUR
Sophie Belina Brzozowska

17 **GREEN HORIZONS / ÉCHOS VERTS**
Julie Gedeon

20 **ATLANTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L’ATLANTIQUE**
Tom Peters

24 **PACIFIC HORIZONS / ÉCHOS DU PACIFIQUE**
Colin Laughlan

29 **EUROPE HORIZONS / ÉCHOS D’EUROPE**
Nick Savvides

32 **THE SEAWAY JOURNAL**
LE JOURNAL DE LA VOIE MARITIME
Demetrios “Jim” Athanasiou

First column by newly-appointed President and CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation.

Premier billet signé par le nouveau président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

36 **Exclusive interview**
Saul Polo brings strong
new voice to St. Lawrence Shipoperators

Entrevue exclusive

Saul Polo donne une nouvelle
voix forte aux Armateurs du Saint-Laurent

96 **ADVERTISERS / ANNONCEURS**

42

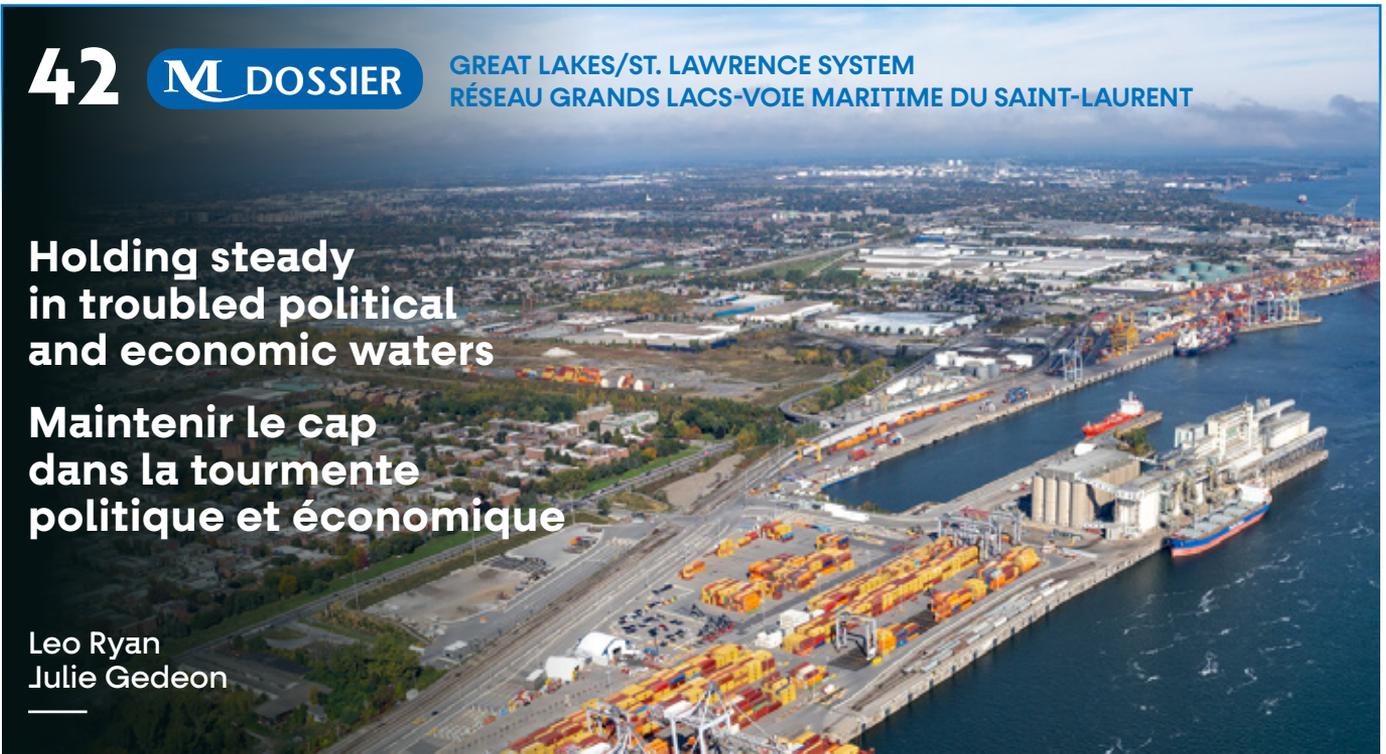
M DOSSIER

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

**Holding steady
in troubled political
and economic waters**

**Maintenir le cap
dans la tourmente
politique et économique**

Leo Ryan
Julie Gedeon



86

M DOSSIER

Carroll
McCormick

**Stellar season
for Canada's Arctic
shipping companies**

**Les armateurs canadiens
de l'Arctique
ont connu une saison
exceptionnelle**



COVER / COUVERTURE

This image of a ship advancing on the majestic St. Lawrence River was chosen for the cover of this issue because it appears to transmit a message of progress in serenity and continuity. A fitting way to celebrate the 30th anniversary of *Maritime Magazine*...

Ce navire faisant vaillamment route sur le majestueux fleuve Saint-Laurent a été choisi pour orner la couverture de ce numéro parce qu'il évoque le progrès dans la sérénité et la continuité. Voilà qui est tout indiqué pour célébrer le 30e anniversaire du *Maritime Magazine*...

Photo: Louis Rhéaume



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

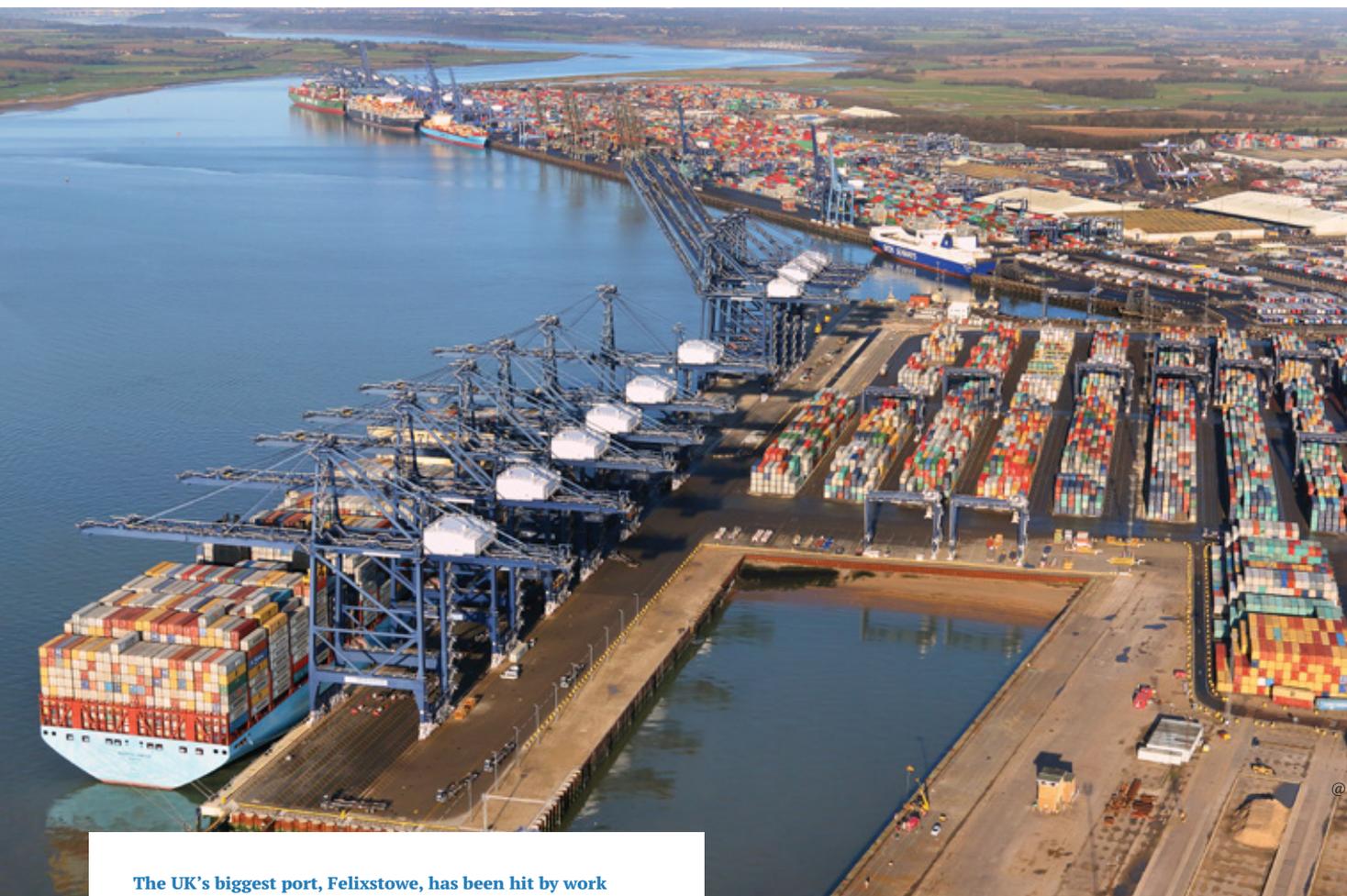
Editor/Rédacteur en chef Maritime Magazine

A global supply chain landscape severely disrupted by port labour conflicts

Des conflits de travail portuaires enraient les chaînes d'approvisionnement mondiales

Les grèves ou lockouts de débardeurs portuaires sont devenus un cauchemar récurrent pour les importateurs et exportateurs de cargaisons en tous genres, que ce soit des marchandises en vrac, des biens manufacturés ou des produits alimentaires. L'année écoulée a été une *annus horribilis* dans les ports non seulement au Canada et aux États-Unis, mais aussi au Brésil, au Pakistan, en Australie et dans des pays européens comme la France, le Royaume-Uni, l'Italie, la Grèce, la Norvège et l'Allemagne. Il faut espérer que 2025 sera plus calme.

In the global trade and supply chain landscape, docker strikes or lockouts at ports have become a recurring nightmare for importers and exporters of all sorts of cargo from bulk commodities to manufactured and food products. Last year was not only an *annus horribilis* in the waterfronts of Canada and the United States, but also in Brazil, Pakistan, Australia and in such European countries as France, the United Kingdom, Italy, Greece, Norway and Germany. Hopefully, 2025 will see fewer upheavals.



The UK's biggest port, Felixstowe, has been hit by work stoppages two years in a row.

Le plus grand port du Royaume-Uni, Felixstowe, a connu des arrêts de travail deux années de suite.

Besides wages compensating for high inflation and work-life balance, unions appear to have placed even greater emphasis on the job-loss impact of automation at port facilities. In some cases (as in Turkey), it's been a matter of unions defending basic rights of freedom of association.

Putting such developments into historical perspective, veteran Canadian transportation consultant Brian Slack notes that "labour issues in ports have been the focus of controversy for more than a century in much of the Western world.

"It began with dock labour's efforts to secure unions and establish working conditions that replaced an essentially feudal system in ports," he told *Maritime Magazine*. "By the 1960s the unions added issues concerning employment numbers to their traditional concerns with working conditions. This was because of the increasing mechanisation of cargo handling. More recently automation of port operations represents a new challenge."

"The result," Mr. Slack continued, "is that conflictual labour relations between the unions and employers have multiplied around the world, and most recently in North America. The issue of working conditions is one that lends itself to

Outre des augmentations de salaire compensant l'inflation et la question de la conciliation travail-vie personnelle, les syndicats semblent avoir attaché encore plus d'importance aux répercussions de l'automatisation portuaire pour les emplois. Dans certains cas (comme en Turquie), les syndicats défendaient le droit fondamental à la liberté d'association.

Le consultant canadien en matière de transport Brian Slack situe ces développements dans une perspective historique : « Les enjeux syndicaux dans les ports suscitent la controverse depuis plus d'un siècle dans une bonne part du monde occidental.

« Au début, les débardeurs ont lutté pour obtenir la syndicalisation et établir un régime de travail qui remplacerait ce qui était essentiellement un système féodal, a-t-il dit au *Maritime Magazine*. Dans les années 1960, les syndicats ont commencé à se soucier du nombre d'emplois, en plus des conditions de travail. La raison en était que la manutention de cargaisons était de plus en plus mécanisée. Plus récemment, l'automatisation des opérations portuaires présente un nouveau défi.

« Le résultat, dit M. Slack, est que les conflits entre syndicats et employeurs se sont multipliés partout dans le monde, et récemment aussi en Amérique du Nord. La question des conditions de travail se prête bien à la résolution par la négociation, habituellement avec des gains salariaux. C'est ainsi que les débardeurs sont très bien rémunérés par rapport à d'autres



**NEW
for 2025**

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



@CUPE 375

Dockers staging a rally in Montreal during a lockout last fall.

Les débardeurs manifestent à Montréal pendant un lockout, l'automne dernier.

resolution through negotiation, usually with gains in salaries. The result is that dock workers are very well compensated compared with other union members in the largely manual trades.

“Automation is a different issue, since this changes the demand for many types of dockworkers, and thus the size of the unions who want to preserve the largest memberships possible.”

travailleurs syndiqués dans des métiers largement manuels.

« L'automatisation est un problème différent. Elle change la demande de nombreux types de débardeurs, et donc les rangs des syndicats, qui veulent préserver le plus gros effectif possible.

« Comme les syndicats contrôlent la main-d'œuvre portuaire à l'échelle régionale, ils exercent un pouvoir touchant les cargaisons sur de vastes territoires et dans d'importantes chaînes d'approvisionnement. Les grèves n'affectent pas seulement les ports, mais aussi les expéditeurs et les entreprises dans ces chaînes. »

De l'avis de M. Slack, c'est pourquoi les gouvernements, notamment dans des cas de blocages prolongés, ont volontiers légiféré pour ramener les débardeurs au travail. Les syndicats considèrent que c'est une atteinte au droit constitutionnel de grève.

TIMELESS VALUE



UNE VALEUR INTEMPORELLE

Marine Pilots make a
crucial contribution to both
environmental protection
and **economic development**

Les pilotes maritimes
contribuent de façon déterminante
à la **protection de l'environnement**
et au **développement économique**

Essential to Canada • Indispensables au Canada

www.pilotagecanada.ca   @marinepilotsca



L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION

“Because the unions control port labour regionally, they wield power over shipments over large territories and key supply chains,” Mr. Slack said, adding: “Strikes impact more than the ports, but also all the shippers and businesses in those chains.”

In his view, this is why governments, notably in the cases of prolonged deadlocks, have been forthcoming in legislating dockers back to work. This is seen by the unions as an assault on the constitutional right to strike.

Eyes on U.S. East and Gulf coasts

On waterfronts around the world, the biggest story in 2024 was, of course, the conflict involving 45,000 dockers at all U.S. ports on the East and Gulf Coasts from Maine to Texas that handle virtually half of America’s maritime trade. On Nov. 13, the International Longshoremen’s Association (ILA) suspended talks with the United States Maritime Alliance (USMX) on a new master contract over port automation issues. In passing, one should acknowledge that the union’s President, Harold Daggett, has emerged as a powerful, charismatic figure.

The impasse followed the tentative agreement reached in early October that ended a three-day work stoppage – the first such job action since 1977! That provisional accord included a big wage increase of 62% over six years and extension of the current master contract until January 15, 2025.

The ILA indicated that the breakdown in negotiations occurred when USMX proposed the introduction of semi-automated equipment at ILA ports, a move strongly opposed by the union as a direct threat to job security. A specific target is understood to be rail-mounted gantry (RMG) cranes.

“While we had positive progress on a number of issues, we were unable to make significant progress on our discussions that focused on a range of technology issues. Unfortunately, the ILA is insisting on an agreement that would move our industry backward by restricting future use of technology that has existed in some of our ports for nearly two decades making it impossible to evolve to meet the nation’s future supply chain demands,” the USMX said.

Union officials contend that USMX’s push for automation exposes “their ultimate goal of wanting to eliminate as many ILA jobs as possible, and replace our ILA longshore workers with robotic equipment.”

If there is no deal by January 15, one can count on Mr. Daggett to launch a massive strike. Such industrial action would occur just five days before the inauguration of President-elect Donald Trump. It could be one of the first challenges facing the Trump administration.

In this connection, some observers suggest that Mr. Trump may give Mr. Daggett ample elbow room. They recall that he sought to court the working class during the election campaign and that at a meeting with Daggett last fall at the Mar-a-Lago resort, he “promised to support the ILA in its opposition to new technologies.”

Government orders re-opening of Canadian port operations

In Canada, the past two years alone have witnessed a series of waterfront work stoppages. In 2023, there was the strike of St. Lawrence Seaway workers and docker strikes at Vancouver and Montreal. In 2024 more major industrial actions

Enjeu majeur aux États-Unis

Dans les milieux maritime du monde entier, ce qui a le plus retenu l’attention en 2024 est le conflit des 45 000 débardeurs dans les ports américains de la côte Est et de la côte du golfe du Mexique, du Maine au Texas. L’enjeu est de taille, ces ports assurant pratiquement la moitié du commerce maritime américain. Le 13 novembre, l’International Longshoremen’s Association (ILA) a suspendu les discussions avec la United States Maritime Alliance (USMX) sur un contrat cadre. Elles butaient sur des questions liées à l’automatisation. Incidemment, il faut reconnaître que le président du syndicat, Harold Daggett, s’est affirmé comme une personnalité puissante et charismatique.

L’impasse est survenue après la conclusion, début octobre, d’une entente de principe qui avait mis fin à un arrêt de travail de trois jours – la première telle action syndicale depuis 1977! Cette entente de principe comprenait une augmentation salariale de 62 % sur six ans et la prolongation du contrat cadre en place jusqu’au 15 janvier 2025.

L’ILA a indiqué que les négociations ont été rompues quand l’USMX a proposé l’adoption de matériel semi-automatisé dans les ports, le syndicat y voyant une menace directe pour la sécurité d’emploi et s’y opposant vivement. Il semble que la résistance concerne en particulier des grues portiques sur rails.

« Nous avons bien progressé sur plusieurs questions, dit l’USMX, mais nous n’avons guère pu avancer dans nos discussions sur divers enjeux liés à la technologie. Malheureusement, l’ILA insiste sur une entente qui serait un recul pour notre industrie, car limitant l’utilisation future de technologie qui existe dans certains de nos ports depuis presque deux décennies, de sorte qu’il serait impossible d’évoluer pour répondre aux besoins futurs des chaînes d’approvisionnement de la nation. »

Les représentants syndicaux soutiennent que la volonté de l’USMX d’imposer l’automatisation expose « son but ultime d’éliminer autant que possible d’emplois de l’ILA et de remplacer nos débardeurs par de l’équipement robotisé ».

Si aucune entente n’est conclue d’ici le 15 janvier, il faut compter que M. Daggett lancera une vaste grève. Ce serait à peine cinq jours avant l’investiture du président désigné Donald Trump. Cette grève pourrait être un des plus grands défis que le gouvernement Trump aurait à relever.

Selon certains observateurs, M. Trump pourrait accorder beaucoup de latitude à M. Daggett. Ils rappellent que M. Trump avait courtoisé la classe ouvrière pendant la campagne électorale et que lors d’une rencontre avec M. Daggett l’automne dernier à Mar-a-Lago, il avait « promis d’appuyer l’ILA dans son opposition aux nouvelles technologies ».

Le gouvernement ordonne la reprise des activités portuaires au Canada

Au Canada, les deux dernières années ont été ponctuées par une série d’arrêts de travail dans le milieu maritime. En 2023, il y a eu la grève des travailleurs de la Voie maritime du Saint-Laurent, et des grèves des débardeurs à Vancouver et à Montréal. En 2024, d’autres grands conflits de travail ont secoué les ports de la Colombie-Britannique et de Montréal. Au port de Québec, des travailleurs de remplacement effectuent les tâches de débardeurs en lockout depuis 2022.

Le 12 novembre 2024, le ministre du Travail du Canada

Steven MacKinnon a imposé l'arbitrage exécutoire pour régler les longs conflits de travail en Colombie-Britannique et aux ports de Montréal et de Québec – tous en lockout – après avoir conclu que les négociations étaient dans une « impasse totale ». La décision a été applaudie par les entreprises et décriée par les syndicats.

« J'ai demandé au Conseil canadien des relations industrielles [CCRI] d'ordonner la reprise de toutes les opérations et tâches dans les ports et d'aider les parties à régler leurs conventions collectives en imposant un arbitrage définitif et exécutoire, a dit M. MacKinnon.

« La menace qui pèse sur nos intérêts nationaux et le bien-être économique des Canadiens est trop grande. Les Canadiens s'attendent à ce que les parties négocient des ententes équitables et le fassent rapidement. Ce n'était pas le cas ici. »

En août 2024, le gouvernement fédéral avait déjà choisi l'option du CCRI pour mettre fin à un arrêt de travail aux deux chemins de fer nationaux du Canada, le CN et CPKC.

Quelque 730 contremaîtres aux terminaux à conteneurs de Vancouver et de Prince Rupert étaient en lockout depuis le 4 novembre. Le conflit concernait surtout des questions liées à l'automatisation des terminaux. Chaque jour, 800 millions de dollars de fret passe dans les ports de la côte Ouest.

À Montréal, quelque 1200 débardeurs ont été mis en lockout pendant six jours en novembre après qu'ils avaient

suivi à British Columbia ports and Montreal. And since 2022 replacement workers have been performing the tasks of locked out dockers at the Port of Quebec.

In a major move on November 12, 2024 welcomed by business interests but assailed by union circles, Labour Minister Steven MacKinnon sent prolonged labour disputes at British Columbia ports and the ports of Montreal and Quebec – all then impacted by lockouts - to binding arbitration after negotiations had reached “a total impasse.”

«I have directed the Canada Industrial Relations Board (CIRB) to order that all operations and duties at the ports resume and to assist the parties to settle their collective agreements by imposing final and binding arbitration,» Mr. MacKinnon stated.

«The threat to our national interest and the economic well being of Canadians is too great,» he said. «Canadians expect the parties to negotiate fair agreements and to do so quickly. This was not the case here.»

Earlier in 2024, in August, the federal government had also chosen the CIRB option to terminate a work stoppage at Canada's two national railways, CN and CPKC.

Some 730 foremen at container terminals in Vancouver and Prince Rupert had been locked out since November 4 in a dispute dominated by terminal automation issues. The West Coast ports move \$800 million of cargo daily.



Carriers of Canada's International Trade

Canada's national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver



ARMATEURS
DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

**LA FORCE DU TRANSPORT
MARITIME SUR LE
SAINT-LAURENT ET AU-DELÀ**

**THE STRENGTH OF SHIPPING
ON THE ST. LAWRENCE RIVER
AND BEYOND**

Armateurs du Saint-Laurent
Acteur incontournable du
transport maritime depuis 1936

St. Lawrence shipoperators
A key shipping sector
player since 1936

Bal des armateurs du Saint-Laurent

— 21 février 2025 —
Fairmont Chateau Frontenac

Prix membre : 375\$ Prix non-membre : 475 \$

BILLETTERIE



www.armateurs-du-st-laurent.org

271, rue de l'Estuaire, bureau 101, Québec QC G1K 8S8 Canada · 418 648-4378 · info@asl-sls.org

About 1,200 longshoremen in Montreal had been locked out for six days in November after they overwhelmingly rejected the “comprehensive final offer” of the Maritime Employers Association (MEA). The present collective agreement expired on December 31, 2023. Here, too, automation issues rank high, along with work scheduling and wages.

In the latest development, the MEA and CUPE Local 375 have mutually agreed to engage in a 90-day mediation process. Thus, a late February 2025 deadline before bidding arbitration kicks in.

The key essential services issue

Within the above context, one should recall that the CIRB last March rejected a request – a second time – by the Maritime Employers Association to deem port work as an essential service, which would prevent strikes on the waterfront. The board cited a 2020 decision that the MEA had failed the test of “imminent and serious risks to the health and safety of the public” in the event of a work stoppage.

While a recent opinion poll found 63% of respondents in Canada were in favour of the government’s decision to direct the CIRB to order a resumption of port operations and move negotiations into binding arbitration, a broad array of business groups feel a more predictable approach is required to protect supply chains, the Canadian economy and Canada’s reputation as a reliable trading partner.

Signed by groups including the Freight Management Association, Fertilizer Canada, the Western Grain Elevator Association, Quebec Manufacturers and Exporters, the Chamber of Marine Commerce and the St. Lawrence Shipoperators, an OPEN LETTER said “a better, predictable solution must be found to prevent potential supply chain breakdowns.”

“To be clear,” the LETTER stresses, “the Canadian business community is not attempting to limit worker rights. We are asking our government to consider how to balance workers’ rights with the maintenance of essential services to guarantee the economic security of Canadians and businesses.”

A compelling challenge, indeed.

In this regard, consultant Brian Slack offers this observation: “The question is should a docker union have the right to withdraw their labour that impacts a lot more than just the employer? Police are in a comparable position and do not have the right to strike. At present in Canadian ports grain handlers cannot withdraw their services. It is time to extend this across the board.” 

largement rejeté l’« offre globale finale » de l’Association des employeurs maritimes (AEM). Leur convention collective avait expiré le 31 décembre 2023. Ici aussi, des questions liées à l’automatisation occupent une place importante, ainsi que les horaires de travail et les salaires.

Aux dernières nouvelles, l’AEM et la section locale 375 du SCFP ont convenu d’entamer un processus de médiation de 90 jours. L’échéance est donc fixée à la fin février 2025 avant qu’un arbitrage exécutoire soit imposé.

La question des services essentiels

Dans ce contexte, on peut se rappeler qu’en mars dernier, le CCRI a rejeté – une deuxième fois – une demande de l’AEM voulant que le travail portuaire soit réputé être un service essentiel, de sorte que les grèves seraient interdites. Le CCRI a évoqué une décision de 2020 selon laquelle l’AEM n’avait pas fait la preuve de risques imminents ou graves pour la santé et la sécurité du public en cas d’arrêt de travail.

Selon un récent sondage d’opinion, 63 % des Canadiens étaient favorables à la décision du gouvernement de charger le CCRI d’ordonner la reprise des opérations portuaires et de renvoyer les négociations à l’arbitrage exécutoire. Cependant, des groupes d’entreprises ont uni leurs voix pour faire valoir qu’une approche plus prévisible est nécessaire pour protéger les chaînes d’approvisionnement, l’économie canadienne et la réputation du Canada comme partenaire commercial fiable.

Parmi ces groupes figurent l’Association canadienne de gestion du fret, Fertilisants Canada, la Western Grain Elevator Association, Manufacturiers et exportateurs du Québec, la Chambre de commerce maritime et Armateurs du Saint-Laurent. Dans une lettre ouverte, ils soutenaient qu’« une meilleure solution, plus prévisible, [...] doit être trouvée pour éviter d’éventuelles ruptures des chaînes d’approvisionnement ».

La lettre mettait sa prise de position en contexte : « Soyons clairs, le milieu des affaires canadien ne cherche pas à limiter les droits des travailleurs. Nous demandons à notre gouvernement de trouver un équilibre entre les droits des travailleurs et le maintien des services essentiels afin de garantir la sécurité économique des Canadiens et des entreprises. »

Un défi considérable, à n’en pas douter.

À cet égard, dit le consultant Brian Slack : « La question est de savoir si un syndicat de débardeurs devrait avoir le droit de retirer ses travailleurs quand c’est bien plus que simplement l’employeur qui serait touché? Les policiers sont dans une situation semblable, et ils n’ont pas le droit de grève. Actuellement, dans les ports canadiens, les manutentionnaires de grains ne peuvent pas retirer leurs services. Il est temps de généraliser l’interdiction. » 





PORT
QUÉBEC

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

**The Port of Québec,
a proud partner of
Maritime Magazine
for 30 years.**

Le Port de Québec,
fier partenaire du Maritime
Magazine depuis 30 ans.





Sophie Belina Brzozowska

Message from the Publisher 30th Anniversary of *Maritime Magazine* Message de l'éditeur 30^e anniversaire du *Maritime Magazine*

Le moment est véritablement historique pour le *Maritime Magazine*, et pas seulement parce que j'en suis devenue l'éditrice il y a un an.

Le présent numéro coïncide avec un anniversaire encore plus important : c'est en 1995 que Pierre Terrien et Michel Veilleux, deux grands admirateurs de la culture maritime et du patrimoine du fleuve Saint-Laurent, ont créé un magazine professionnel bilingue unique en son genre au Canada. Celui-ci est né comme publication autonome consacrée au commerce maritime lors de la scission de *La Revue Maritime L'Escale* (dont était issu également le magazine sur la navigation de plaisance *L'Escale Nautique*).

Au fil des années, l'audacieux pari des fondateurs les a fait vivre une aventure passionnante, à partir de la ville portuaire de Québec, pour assurer la survie dans un univers de l'édition de plus en plus numérique. Nous avons dû nous adapter à toute allure à des changements majeurs tout en continuant de suivre attentivement l'évolution également énorme du secteur maritime canadien et mondial.

Depuis ses débuts, le *Maritime Magazine* s'est employé à offrir une couverture vaste et objective des réalisations des acteurs du commerce maritime sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs, l'Atlantique, le Pacifique et l'Arctique, ainsi que des défis qu'ils ont à relever.

En 2003, je suis arrivée au *Maritime Magazine* à titre de directeur du marketing et du développement des affaires. En même temps, Leo Ryan, journaliste hautement respecté spécialiste du transport maritime et du commerce international, est devenu rédacteur en chef. Par la suite, le magazine augmentera considérablement son lectorat au pays et à l'étranger, avec son site Web d'actualités quotidiennes et ses éditions papier/numériques. La métamorphose est source de fierté.

Avec le recul, nous considérons que nous avons duré non seulement en traitant les acteurs de l'industrie comme une communauté qui nous est chère, mais aussi en offrant un contenu rédactionnel pertinent. Il y a des chroniques sur une variété de sujets, comme le transport maritime écologique ou la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y a des reportages, que ce soit sur le transport maritime à courte distance, les cargaisons spéciales ou la transition énergétique, et il y a des profils d'entreprises. Plus encore, il y a de grands dossiers sur les possibilités d'affaires qui se présentent pour les fournisseurs de services de transport, les expéditeurs ou les ports, et ce, aux États-Unis, autour du Pacifique et en Europe.

Notre magazine spécialisé comporte un aspect que j'aime souligner : il contient souvent de précieuses informations qui ne se trouvent dans aucune autre publication. Notre équipe de journalistes chevronnés et bien renseignés privilégie les contacts directs avec les dirigeants et les acteurs de l'industrie.

En ce premier anniversaire du magazine avec ses nouveaux propriétaires, nous sommes enchantés d'offrir une présentation renouvelée. Nous espérons que ce style visuel dynamique incitera nos fidèles lecteurs et annonceurs à s'attarder d'autant plus dans nos pages!

Cap sur l'avenir...

This is a truly historic moment for *Maritime Magazine*, and not simply because I became Publisher a year ago.

More significantly, this edition coincides with the creation in 1995 of a unique bilingual trade magazine in Canada by Pierre Terrien and Michel Veilleux – two fervent admirers of the maritime culture and heritage of the St. Lawrence River. It was created as a stand-alone publication devoted to maritime trade when *La Revue Maritime L'Escale* (which also produced the boating magazine *L'Escale Nautique*) was spun off.

Through subsequent years, the audacious gamble by the entrepreneurial founders in the port/city of Québec has proven to be an exciting journey of publishing survival in the increasingly pervasive digital era. We needed to adjust rapidly to major changes while closely monitoring, too, the enormous evolution of the Canadian and global marine sector.

Since its inception, *Maritime Magazine* has sought to offer a comprehensive, objective coverage of the many achievements and challenges of stakeholders navigating through the St. Lawrence, Great Lakes, Atlantic, Pacific and Arctic trades.

Fast forward to 2003. After I joined *Maritime Magazine* as Marketing and Business Development Director at the same time as Leo Ryan, a highly-respected shipping and international trade journalist, became Editor, *Maritime Magazine* has considerably expanded its national and international readership with its daily website news and print/digital editions. A metamorphosis to be proud of.

In retrospect, we feel we have survived by not only treating industry players like a community we care for, but because our magazine offers timely editorial features. These range from columns on Green Shipping and the St. Lawrence Seaway to reports on shortsea shipping, project cargo and energy transition developments, and individual company profiles. Of special importance as well are the in-depth features identifying opportunities for transportation providers, shippers and ports in building business especially with the United States, the Pacific Rim and Europe.

A dimension of our niche magazine that I like to underline: it often contains valuable information not to be found in any other publication. This is thanks to our talented team of specialized journalists who are motivated to, as much as possible, contact executives and industry stakeholders directly.

In closing, for this first anniversary of the magazine under new ownership, we are delighted to offer a revamped new look. In all modesty, we hope this uplifting visual lay-out will prompt our loyal readers and advertisers to linger even longer on our pages!

Steady as she goes...

Our Environmental Commitment | Notre engagement environnemental



GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

Green Marine, a step towards a sustainable maritime future. A rigorous, recognized, innovative, and unifying certification program in North America and Europe.

L'Alliance verte, un pas vers un avenir maritime durable. Un programme de certification rigoureux, reconnu, innovant et rassembleur en Amérique du Nord et en Europe.



Julie Gedeon

Avoiding conflict areas
dramatically increases shipping's carbon impact

L'évitement des zones de conflit
augmente radicalement l'empreinte carbone
du transport maritime

Les gouvernements et les chefs de file de l'industrie s'efforcent de trouver des moyens d'épargner la planète alors même que des conflits continuent de ravager certaines régions. Ces régions subissent une horrible dévastation, mais il y a aussi des répercussions environnementales bien au-delà des zones de conflit.

How strange to witness government and industry leaders gather to eke out ways to save the planet as we know it while certain regions continue to be ravaged by war. There's the immediate horrendous devastation, of course, along with environmental repercussions that extend far beyond the conflict zones.

@DREAMSTIME

Some of the maritime consequences are outlined in a study recently published in Environmental Research Letters. Researchers at Concordia University and Penn State looked at the carbon impacts of the world's largest shipping lines avoiding the efficient route through the Suez Canal since November 2023. Their decision followed the reported attacks on dozens of merchant ships in the southern Red Sea and the Bab el-Mandab Strait by Yemen's Houthis in retaliation for Israeli strikes in the Gaza conflict.

Alternative itineraries, primarily the significantly longer circumnavigation of the Cape of Good Hope, could result in 70 per cent more greenhouse gas (GHG) emissions for Southeast Asia to Northern Europe shipping routes throughout the Gaza conflict, according to Geneva-based UN Trade and Development. That's in addition to the doubling of logistical costs and considerable delays in deliveries.

Steps being taken to lower those steeper costs are posing an issue when it comes to the European Union Emissions Trade System (EU-ETS) formalized in June 2023. Under the EU-ETS, 100 per cent of GHG from cargo and passenger ships at or above 5,000 gross tonnes voyaging between European Economic Area (EEA) ports are included in this ETS. The carbon system also calls for 50 per cent of GHG emissions between ports located within and outside the EEA to fall under the compliance scope. This international aspect started to be phased into place in 2024 with those emissions to be covered at 40 per cent, 70 per cent, and ultimately 100 per cent (of that 50-per-cent requirement) progressively each year until 2027.

Circumventing ETS levy

The EU-ETS's nascent carbon pricing structure is being circumvented as ship owners seek ways to reduce these cost increases, according to the study. By transferring cargo onto another vessel in areas near but still outside an ETS-compliant jurisdiction, a ship owner can reduce the emissions that are calculated within the carbon pricing system.

The example the researchers give of this *carbon leakage* is a vessel being loaded in a port of origin, such as Singapore, traveling to Dubai, where the cargo is temporarily stored before being loaded onto another ship destined for Rotterdam. According to EU-ETS regulations, 50% of the emissions from the second leg (Durban to Rotterdam) are calculated, while emissions from the initial leg (Singapore to Durban) are excluded.

A global carbon pricing mechanism would prevent this type of carbon leakage being achieved by transshipments, but setting up a global regime has proven challenging. More than a decade after setting aside initial discussions, the International Maritime Organization (IMO) has moved the implementation deadline for such a carbon pricing system to 2027.

Meanwhile, the areas of the world not yet under a cohesive carbon pricing mechanism – including North America – make the opportunities for carbon leakage substantial as ship owners seek perfectly legal ways to reduce expenses to counteract the steep costs of events beyond their control and the substantial investments required to decarbonize by the IMO's 2050 timeline.

Perhaps with the scientific consensus regarding the urgent need to reduce global warming it's also time to include some of the wider environmental ramifications of conflicts in calculating war reparations.

Une étude récemment publiée dans *fuite de carbone* décrit certaines des conséquences maritimes. Des chercheurs des universités Concordia et Penn State ont examiné les émissions de carbone des grandes compagnies maritimes mondiales depuis qu'elles ont choisi d'éviter la route efficace par le canal de Suez, en novembre 2023. Leur décision faisait suite aux attaques signalées sur des douzaines de navires marchands dans le sud de la mer Rouge et le détroit de Bab el-Mandab, du fait de militants houthis du Yémen, en représailles pour les frappes israéliennes à Gaza.

Les détours, principalement le parcours beaucoup plus long par le cap de Bonne Espérance, pourraient entraîner une augmentation de 70 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les trajets entre l'Asie du Sud-Est et l'Europe du Nord, et ce, tant que dure le conflit à Gaza, selon la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement), à Genève. De plus, les coûts logistiques ont doublé, et les livraisons prennent beaucoup plus de temps.

Des mesures prises pour contenir ces coûts posent problème par rapport au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE) mis en œuvre en juin 2023. Dans le SEQE-UE, 100 % des GES produites par les cargos et navires à passagers d'une jauge brute supérieure à 5000 voyageant entre des ports de l'Espace économique européen (EEE) sont visées. Le système vise aussi 50 % des émissions de GES entre ports à l'intérieur et à l'extérieur de l'EEE. Ce volet international établi en 2024 sera mis en œuvre progressivement, d'abord à hauteur de 40 % (de l'exigence de 50 %, puis à 70 %, et enfin à 100 % en 2027.

Contournement des exigences du SEQE

Les armateurs s'emploient à contourner la nouvelle structure de tarification du carbone du SEQE-UE afin de réduire les augmentations de coûts, selon l'étude. En transférant des cargaisons à d'autres navires avant d'arriver dans une région où s'applique le SEQE, les armateurs peuvent réduire les émissions prises en compte dans le système.

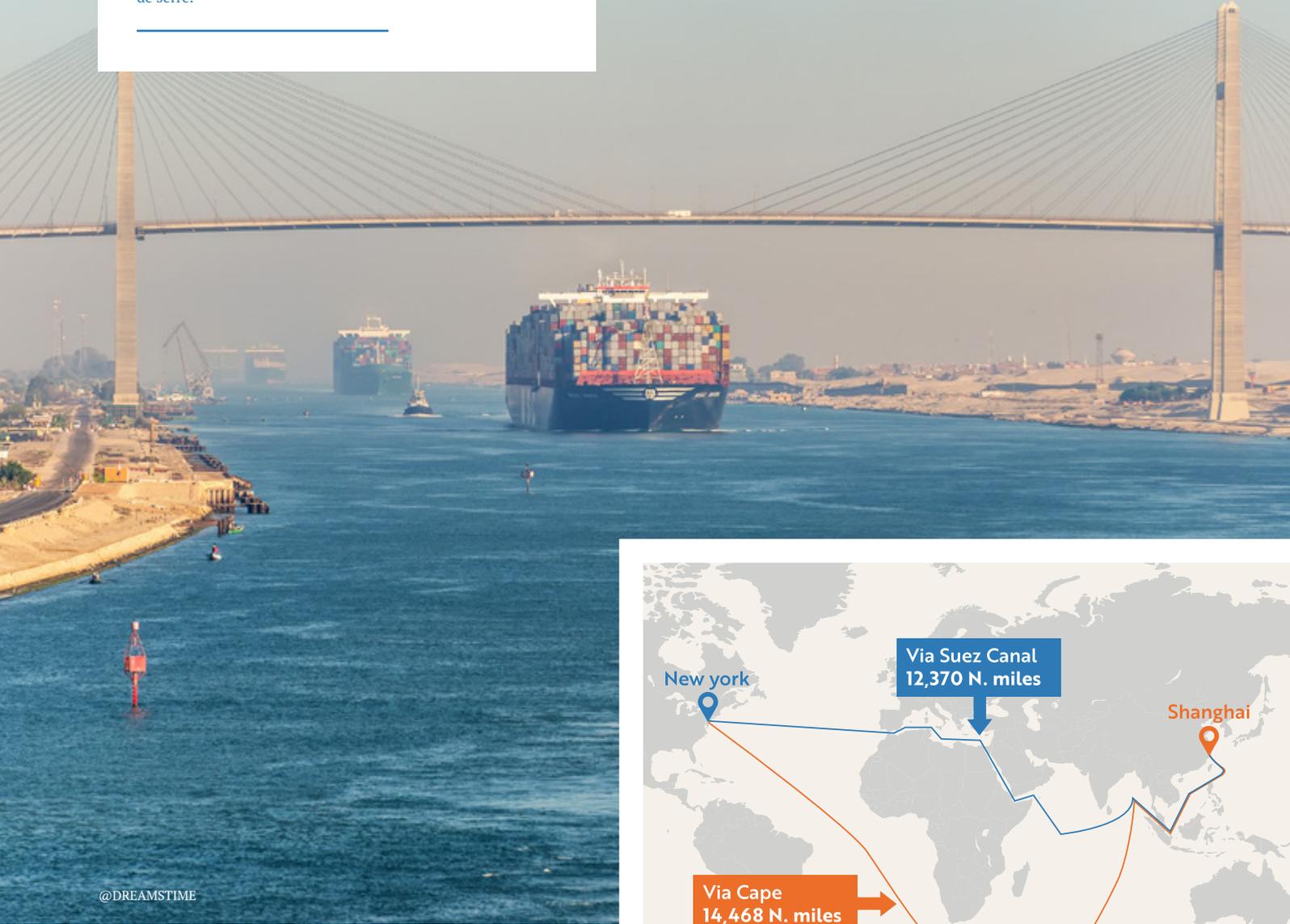
Les chercheurs donnent un exemple de cette *fuite de carbone* : un navire chargé à Singapour se rend à Durban, sa cargaison y est temporairement entreposée, puis la cargaison est chargée à bord d'un autre navire à destination de Rotterdam. Selon la réglementation du SEQE-UE, 50 % des émissions du dernier trajet (Durban à Rotterdam) sont prises en compte, et les émissions du premier trajet (Singapour à Durban) ne le sont pas.

Un mécanisme mondial de tarification du carbone éviterait une telle fuite de carbone par voie de transbordements, mais il s'est avéré difficile de créer un régime mondial. Plus d'une décennie après les discussions initiales, l'Organisation maritime internationale (OMI) a reporté à 2027 la mise en œuvre d'un tel système.

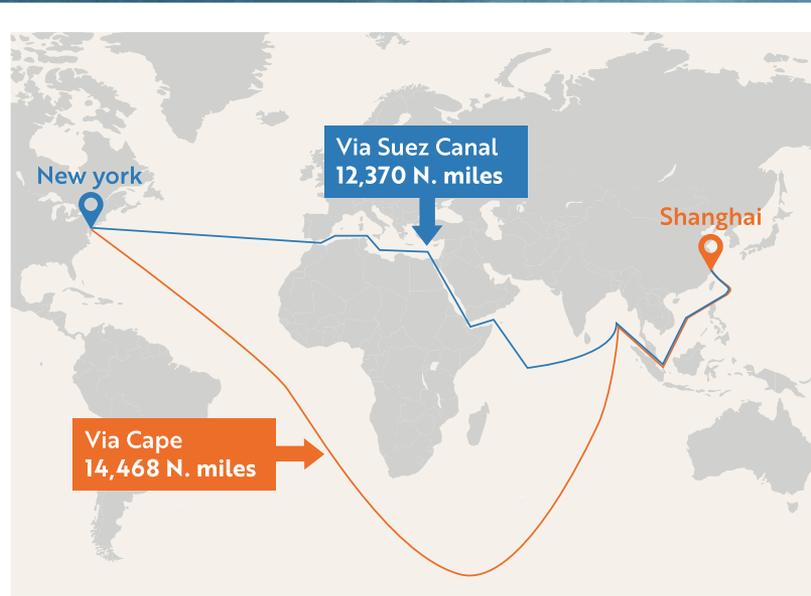
Entre-temps, les régions du monde qui n'ont pas encore de mécanisme cohérent de tarification du carbone – dont l'Amérique du Nord – donnent d'amples possibilités de fuite de carbone. Les armateurs y trouvent des moyens parfaitement légaux de réduire leurs dépenses pour compenser les énormes coûts d'événements qu'ils ne contrôlent pas et les grands investissements nécessaires pour la décarbonisation d'ici l'échéance de 2050 fixée par l'OMI.

By avoiding the Suez Canal due to the Houthi attacks on ships in the Red Sea and taking the longer route via the Cape of Good Hope, commercial ships are increasing greenhouse gas emissions.

En évitant le canal de Suez pour échapper aux attaques de Houthis en mer Rouge, empruntant plutôt la route plus longue par le cap de Bonne Espérance, les navires commerciaux augmentent les émissions de gaz à effet de serre.



@DREAMSTIME



Au vu du consensus scientifique sur l'urgence de réduire le réchauffement planétaire, peut-être est-il temps d'inclure certaines des ramifications environnementales des conflits dans le calcul des réparations de guerre.

(L'article « **Implied threats of the Red Sea crisis to global maritime transport: amplified carbon emissions and possible carbon pricing dysfunction** » est de He Peng, doctorant en génie environnemental à l'Université Concordia, Meng Wang, professeur en génie des systèmes environnementaux à l'Université Pennsylvania State et Chunjiang An, professeur au Département de génie du bâtiment, génie civil et génie de l'environnement de l'Université Concordia. L'article est accessible gratuitement en ligne.) 

“**Implied threats of the Red Seas crisis to global maritime transport: amplified carbon emissions and possible carbon dysfunction**” is co-authored by He Peng, a Concordia PhD candidate in environmental engineering, along with Meng Wang, a Pennsylvania State University associate professor in environmental systems engineering, as well as Dr. Chunjiang An, an associate professor at Concordia's Department of Building, Civil, and Environmental Engineering. Free access to the research paper is available online.) 



Tom Peters

Atlantic Canada cruise industry hits new peaks

Le secteur des croisières atteint de nouveaux sommets au Canada atlantique

Dans le Canada atlantique, le secteur des croisières a décidément le vent dans les voiles. Les chiffres officiels des ports de Sydney, Corner Brook et Charlottetown révèlent que 2024 est une année record. Tout indique qu'il en sera de même pour la région de l'Atlantique dans son ensemble.

The term "record breaking" has become a common expression in describing Atlantic Canada's cruise industry. While the ports of Sydney, Corner Brook and Charlottetown have official figures that make 2024 a record year, early indications are the Atlantic region, as whole, will also establish some milestone numbers.

@PORT OF HALIFAX

The *Vicky Mars* calls at the Port of Halifax during another strong cruise season in Atlantic Canada.

Le *Vicky Mars* fait escale au port d'Halifax au cours d'une nouvelle forte saison des croisières dans le Canada atlantique.

Sarah Rumley, Executive Director, Cruise Atlantic Canada, said in an interview prior to having figures finalized from all ports, both large and niche ports, indications are 2024 will be a record-breaking year. Atlantic Canada welcomed nearly one million passengers and over 600 cruise ships.

Those numbers are consistent with pre-pandemic numbers. In 2019 the region welcomed over 873,000 passengers and over 550 ship calls. When all is said and done and the final figures are in, the one-million passenger number could very well be surpassed.

Ms Rumley said the season was bolstered by the exceptional weather which minimized ship schedule changes and cancellations plus solid cooperation and coordination from all involved in the industry including cruise lines, port and tourism stakeholders, tour groups, business associations, etc., and, in particular Transport Canada and the Canada Border Services Agency which was especially instrumental in facilitating ship visits to the smaller niche ports.

As mentioned, Sydney, Cape Breton, Corner Brook, NL and Charlottetown, PEI had record seasons which added significantly to the hundreds of thousands of first-time visitors and many repeat visitors to the region.

«The 2024 cruise season was another record-breaking year for the Port of Sydney,” said Lorna Campbell, the port’s CEO. “We are very proud of this success, which is only possible with the hard work and dedication of our many stakeholders across Cape Breton Island,” she said.

Sydney hosted 20 cruise lines, 117 vessel calls which brought 213,297 passengers.

On the Newfoundland’s west coast, the Port of Corner Brook is celebrating as it has doubled its pre-covid 2019 numbers. The city hosted 36 ship visits from 19 different vessels which brought 50,342 passengers and 23,827 crew.

Cruise Marketing Coordinator, Patti Ricketts, said that on Sept. 21, “We welcomed the **Norwegian Jade** and the **Sky Princess** to Corner Brook. Together, they carried 5,688 passengers and 2,368 crew members for a total of 8,056 guests. This surpassed our single-day record previously set by the **MSC Meraviglia** in 2019.”

She said Corner Brook takes “pride in showcasing the best of Western Newfoundland. We extend a heartfelt thank-you to our community for their unwavering support and commitment in ensuring every visitor leaves with fond memories of Corner Brook.”

At the home of Canadian Confederation, Port Charlottetown’s record-breaking season also established new milestones for cruise. The port welcomed an unprecedented 94 ships and over 220,000 visitors, a 20% increase over the previous benchmark year of 2019, solidifying PEI’s reputation as a premier cruise destination.

Il semble effectivement que les records seront battus en 2024, affirmait Sarah Rumley, directrice générale de l’association Cruise Atlantic Canada, en entrevue avant que les chiffres finaux de tous les ports – petits et grands – soient publiés. Le Canada atlantique a accueilli presque 1 million de passagers et plus de 600 paquebots de croisière.

Ces chiffres s’inscrivent dans la tendance d’avant la pandémie. En 2019, la région avait accueilli 873 000 passagers et plus de 550 escales de navires. Quand tout sera bien compté, il est bien possible que le seuil du million de passagers sera surpassé.

Mme Rumley note que la saison a été favorisée par une météo exceptionnelle, avec un minimum de changements d’horaire et d’annulations. En outre, toutes les parties prenantes du secteur – p. ex., compagnies de croisières, ports, acteurs du secteur du tourisme, voyageurs, associations commerciales – ont bien coopéré et assuré leur coordination. Transports Canada et l’Agence des services frontaliers du Canada ont joué un rôle essentiel pour faciliter les escales dans les plus petits ports.

Les records établis à Sydney, au Cap-Breton, à Terre-Neuve et à Charlottetown ont apporté des centaines de milliers de nouveaux visiteurs dans la région, en plus des nombreux visiteurs qui y reviennent d’année en année.

« La saison des croisières 2024 a été une autre année record pour le port de Sydney, dit Lorna Campbell, PDG du port. Nous sommes très fiers de ce succès, qui n’est possible que grâce au travail acharné et au dévouement de nos nombreux intervenants dans l’ensemble de l’île du Cap-Breton. »

Vingt compagnies de croisières ont visité Sydney, y faisant 117 escales et y amenant 213 297 passagers.

Sur la côte ouest de Terre-Neuve, le port de Corner Brook se félicite d’avoir doublé ses chiffres d’avant la COVID, en 2019. La ville a reçu 36 escales de 19 navires, 50 342 passagers et 23 827 membres d’équipage.

La coordonnatrice du marketing pour les croisières, Patti Ricketts, dit que le 21 septembre : « Nous avons accueilli le **Norwegian Jade** et le **Sky Princess** à Corner Brook. Ensemble, ils transportaient 5688 passagers et 2368 membres d’équipage, soit en tout 8056 visiteurs. Voilà qui surpassait notre précédent record d’un jour, fixé par le **MSC Meraviglia** en 2019. »

D’ajouter Mme Ricketts, « Corner Brook se fait un point d’honneur de mettre en valeur ce qui se fait de mieux dans l’Ouest de Terre-Neuve. Nous sommes profondément reconnaissants envers notre communauté pour son soutien inébranlable et sa volonté de faire en sorte que chaque visiteur reparte avec de précieux souvenirs de Corner Brook. »

Au berceau de la Confédération canadienne, la saison des croisières du port de Charlottetown a aussi établi de nouveaux records. Le port a reçu 94 navires et plus de 220 000 visiteurs – soit 20 % de plus que le précédent sommet, datant de 2019. Il a ainsi conforté la renommée de l’Île-du-Prince-Édouard comme destination de croisières de premier plan.

Heidi Zinn, directrice générale de Découvrir Charlottetown, affirme que la saison fructueuse reflète la pleine reprise du secteur des croisières et sa croissance au-delà des niveaux d’avant la pandémie. L’avenir paraît ainsi prometteur pour le tourisme sur l’Île.

Pour Kelly Murphy, directrice du marketing et du développement des croisières au port de Charlottetown, l’année a été « transformatrice » pour le tourisme de croisière sur l’Île.

Heidi Zinn, Executive Director of Discover Charlottetown, said the highly successful season reflects the cruise sector's full recovery and growth beyond pre-pandemic levels, signaling an exciting future for tourism on the Island.

Kelly Murphy, Director of Marketing and Cruise Development at Port Charlottetown, said it has been a "transformative year" for the Island's cruise tourism. She said the record year "underscores the appeal of PEI as a premier destination and we're grateful for the support from our local partners and community, who continue to create memorable experiences for our guests."

Vital revenue stream for the region

The Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce sees cruise passengers as a vital revenue stream, especially during the shoulder season in September to early November. Businesses see more foot traffic when a cruise visits, driving increased revenue that supports job creation in Charlottetown.

The Port of Halifax, considered the premier port in the region, started early on April 6 with the **MSC Poesia**, setting the stage for a vibrant spring and summer. As well, the port successfully started tendering operations, managing nine calls at anchor.

The Halifax municipality has called for proposals to redevelop the waterfront at cross-harbour Dartmouth. The Halifax Port Authority (HPA) is in support of this move with the hope redevelopment could lead to some additional cruise ship berths.

Paul MacIsaac, the HPA's Senior Vice-President, said the port's cruise accomplishments "are a testament to the hard work and dedication of our cruise stakeholders, service providers and our staff. We also extend our congratulations to our Atlantic Canadian cruise port partners."

Halifax welcomed 28 cruise lines, 201 vessel call, over 350,000 passengers and more than 150,000 crew.

Port Saint John had a highly successful cruise season with 74 vessel calls, over 163,000 visitors and nearly 69,000 crew members.

"We're pleased with the results of our 2024 cruise season," says Natalie Allaby, Director of Cruise Excellence at Port Saint John. "Additional passenger experience enhancements and overnight stays were major highlights for both guests and our community. Our thriving cruise business continues to be a mainstay for our broader port operations while providing steady economic impact throughout Southern New Brunswick." 

L'année record, dit-elle, « met en lumière l'attrait de l'île comme destination de choix, et nous sommes reconnaissants de l'appui de nos partenaires locaux et de la communauté, qui continuent de créer des expériences mémorables pour nos visiteurs ».

Source de revenus vitale pour la région

La Chambre de commerce du Grand Charlottetown considère les croisiéristes comme une source de revenus vitale, surtout dans l'intersaison de septembre au début de novembre. Les entreprises voient leur achalandage augmenter lorsqu'une croisière arrive. Les revenus en découlant soutiennent la création d'emplois à Charlottetown.

Le port d'Halifax, le plus important de la région, a entamé sa saison tôt. Le **MSC Poesia** est arrivé dès le 6 avril, ouvrant la voie à un printemps et un été animés. Le port a d'ailleurs commencé à offrir un service de bateau-navette, ayant déjà desservi neuf navires au mouillage.

La municipalité d'Halifax a décidé de lancer un appel d'offres pour le réaménagement du bord de l'eau à Dartmouth, de l'autre côté du havre d'Halifax. L'Administration portuaire d'Halifax (APH) appuie ce projet, espérant qu'il pourrait mener à l'ajout de postes d'accostage pour les paquebots de croisière.

Paul MacIsaac, vice-président principal de l'APH, est manifestement fier du bilan du port en ce qui concerne

les croisières. « Ces réalisations, dit-il, témoignent du travail acharné et du dévouement de nos intervenants en croisière, de nos fournisseurs de services et de notre personnel. Nous félicitons également nos partenaires des ports de croisière du Canada atlantique. »

Halifax a reçu 28 compagnies de croisières, 201 escales, plus de 350 000 passagers et plus de 150 000 membres d'équipage.

Port Saint John a aussi connu une très bonne saison pour les croisières, avec 74 escales, plus de 163 000 visiteurs et presque 69 000 membres d'équipage.

« Nous sommes enchantés des résultats de notre saison 2024 des croisières, dit Natalie Allaby, directrice de l'excellence des croisières à Port Saint John. L'expérience des passagers a été enrichie et le nombre de nuitées a augmenté, faits marquants pour les visiteurs et pour notre communauté. Notre activité croisières florissante continue d'être un pilier de nos opérations portuaires, apportant un flux constant de retombées économiques dans le Sud du Nouveau-Brunswick. » 

**Halifax welcomed
28 cruise lines,
201 vessel call, over 350,000
passengers
and more than
150,000 crew.**

**Halifax a reçu
28 compagnies de croisières,
201 escales, plus de
350 000 passagers et plus de
150 000 membres d'équipage.**

MOTEUR DU COMMERCE
CANADIEN ET INTERNATIONAL



DRIVER OF CANADIAN AND
INTERNATIONAL TRADE

Maritime Magazine

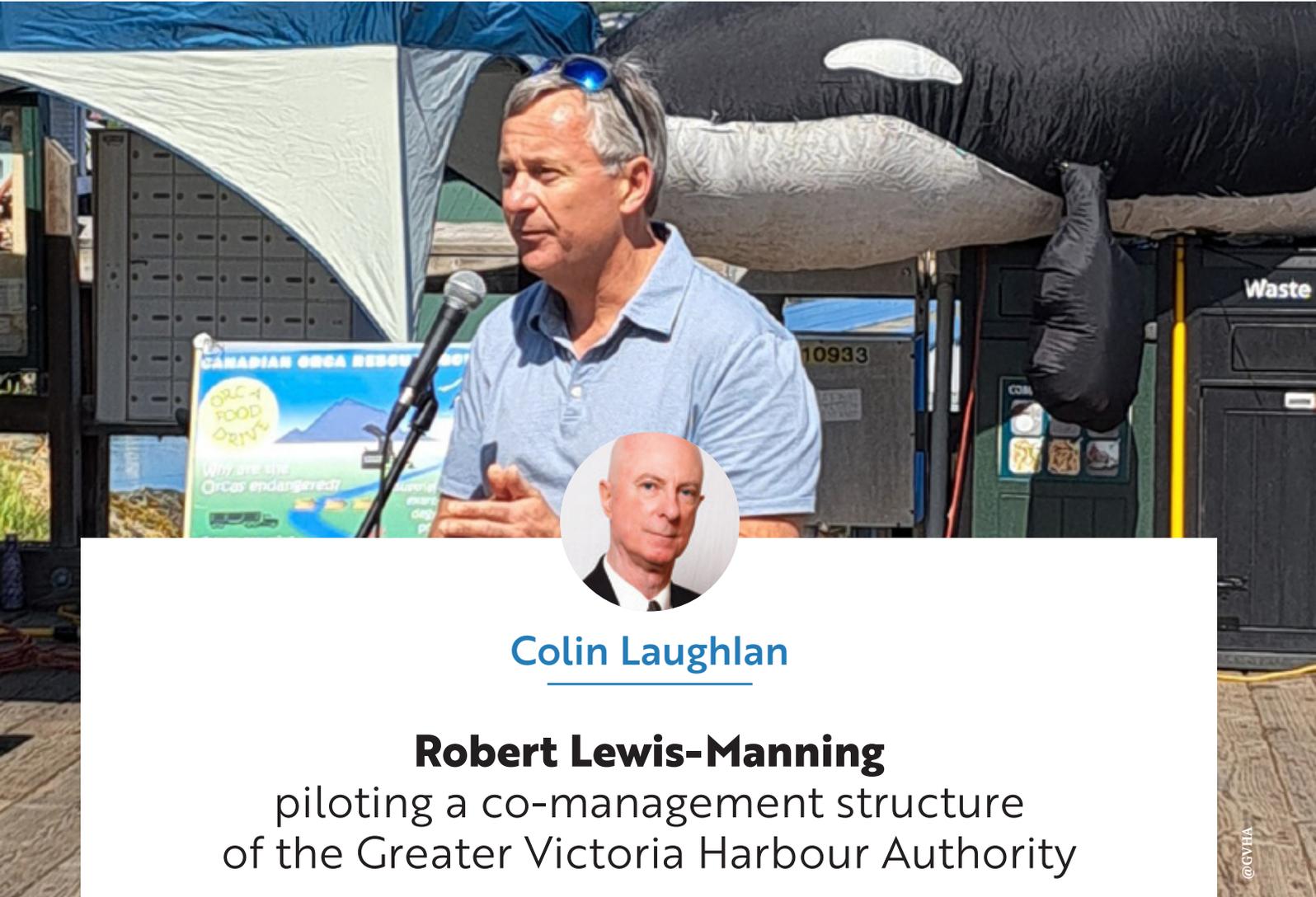


FOR OVER
DEPUIS PLUS DE

30

YEARS/ANS

maritimemag.com



Colin Laughlan

Robert Lewis-Manning
piloting a co-management structure
of the Greater Victoria Harbour Authority

Robert Lewis-Manning
mise sur une structure de cogestion
au port du Grand Victoria

Bien peu de carrières maritimes ont suivi un parcours aussi aventureux. Robert Lewis-Manning raconte ses débuts avec toute la candeur d'une authenticité évidente : « À 19 ans, j'ai fui Toronto pour entrer dans la marine – sans plan établi et sans guère savoir dans quoi je m'embarquais. » Aujourd'hui PDG de l'administration portuaire du Grand Victoria (Greater Victoria Harbour Authority, GVHA), il y a prévu une structure de cogestion avec ses partenaires autochtones territoriaux. Il explique comment ses expériences riches et variées l'y ont amené.

Few maritime careers can match the adventurous journey of Robert Lewis-Manning. “At 19, I ran away from Toronto to join the navy – no fixed plan and not very savvy about what I was getting myself into.” So starts his personal narrative with a candour that marks an unmistakable genuineness. As CEO of the Greater Victoria Harbour Authority (GVHA), Mr. Lewis-Manning shared how his varied and consequential deployments have brought him to his current role – developing a unique co-management structure for the Harbour Authority and its territorial Indigenous partners.

« Dans la Marine royale canadienne, j'ai vite appris à naviguer – dans le monde entier, pendant 24 ans – en assumant une variété de fonctions, en mer et à terre : officier de pont, officier de navigation, commandant en second, puis capitaine. » Étant passé directement de l'école secondaire à la marine, M. Lewis-Manning n'en a pas moins trouvé le moyen d'obtenir un baccalauréat en science politique et une maîtrise en administration des affaires. Il aura par la suite des affectations à l'OTAN, en Grande Bretagne et en Europe, et une affectation de cinq mois en Afghanistan.

« Ce sera en quelque sorte le point de convergence de ma carrière politique, de ma formation universitaire et des relations internationales dans un environnement en guerre, dit-il.

« Ce que j'ai fait en Afghanistan concernait la façon d'apparier la structure de commandement de l'OTAN et les gouvernements locaux en Afghanistan. Je constaterai plus tard dans la vie que le fait de travailler avec des gouvernements et avec des organisations gouvernementales m'occuperait beaucoup après ma carrière militaire. »

En première étape dans cette carrière post-militaire, il a eu un poste au ministère des Affaires étrangères du Canada. Il complètera ainsi son service à la fonction publique, puis passera au secteur privé en 2009. « J'ai eu la possibilité de passer sept ans à l'Association des armateurs canadiens, dont quatre ans comme président, représentant les intérêts maritimes canadiens auprès du gouvernement fédéral.

“In the Royal Canadian Navy, I quickly found myself learning to sail – all over the world for 24 years – in various roles both at sea and ashore: deck officer, navigating officer, executive officer, and eventually as captain.” Having joined the navy right out of high school, Mr. Lewis-Manning also managed along the way to earn a degree in Political Science and a Masters of Business Administration. NATO postings followed later, in Britain and Europe, as well as a five-month stint in Afghanistan.

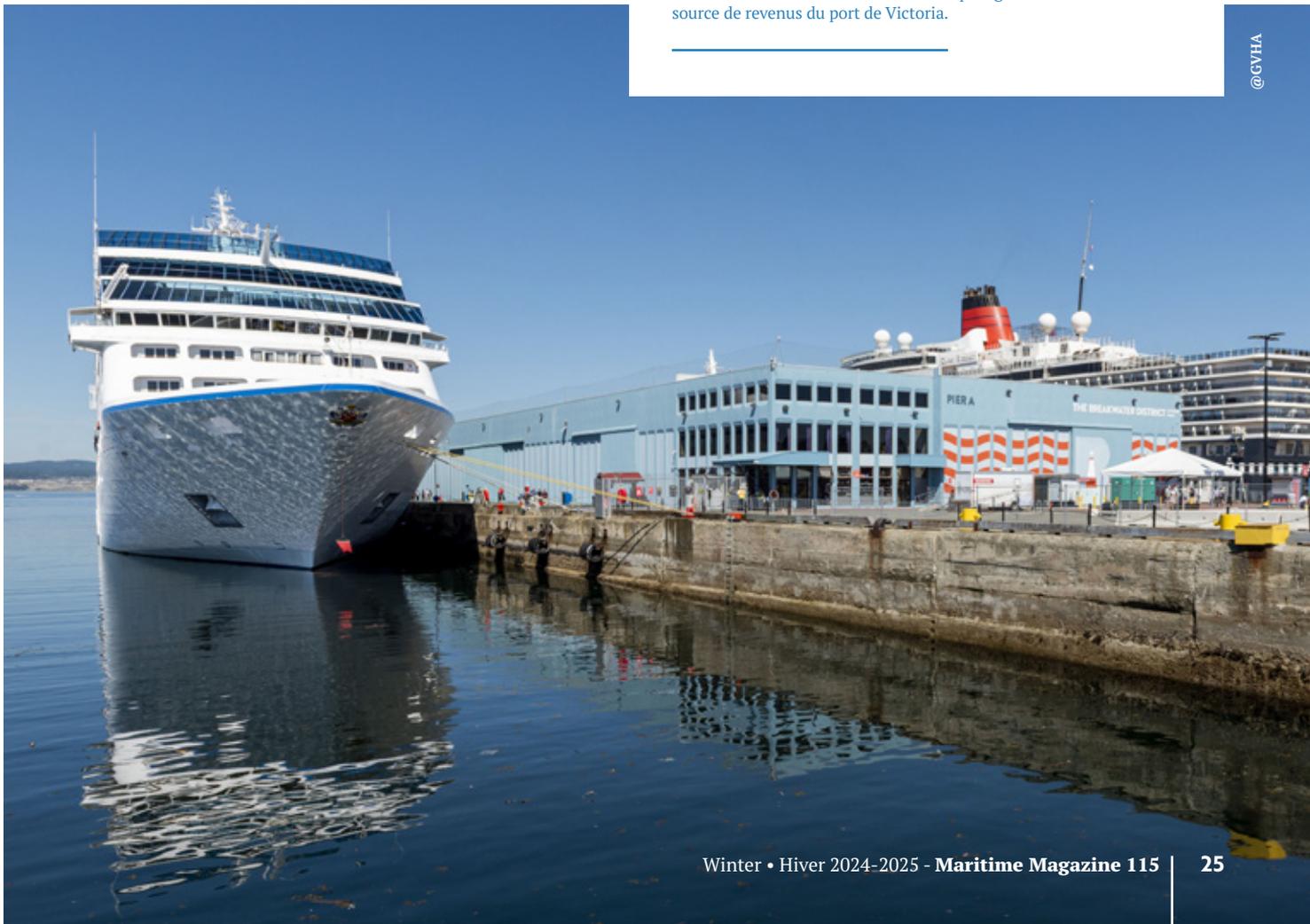
“It was sort of the nexus of my military career, my academic education, and international relations in a war-time environment,” he said.

“The work I did in Afghanistan was related to how the command structure of NATO would integrate into the local governments of Afghanistan. Oddly enough, I realized later in life that working with governments and working with non-governmental organizations was something I would do a lot of in my post-military career.”

The first stop in that post-military career was a position at Canada's Ministry of Foreign Affairs, rounding out his public service before moving to the private sector in 2009. “I had an opportunity to join the Canadian Shipowners' Association for seven years, four years as President, representing Canadian shipping interests to the federal government,” he said.

A robust cruise business remains the biggest revenue generator for the Port of Victoria.

Le solide secteur des croisières reste la plus grande source de revenus du port de Victoria.





@LOREM IPSUM

Year-around commercial activities, including ship maintenance, are being developed within the context of a diversification strategy.

Le développement d'activités toutes saisons, y compris la maintenance de navires, fait partie d'une stratégie de diversification.

In 2016, he took the helm at the Chamber of Shipping in British Columbia “for similar type of policy and advocacy work representing international ship owners.”

With his latest move in 2023 to the GVHA, Mr. Lewis-Manning is realizing the culmination of his career’s many earlier roles. The Port of Victoria, he explained, didn’t have the same level of divestiture progress as most Canadian ports in the early 2000s. “It’s very chopped up – spread out amongst so many different organizations,” he said.

En 2016, il assume la direction de la Chamber of Shipping en Colombie-Britannique « pour le même genre de travail, concernant les politiques et la représentation, pour les armateurs internationaux ».

En 2023, à son arrivée à la GVHA, M. Lewis-Manning voit l’aboutissement de son cheminement professionnel avec ses nombreuses étapes. Le port de Victoria, explique-t-il, n’avait pas progressé autant sur la voie du dessaisissement que la plupart des ports canadiens l’avaient fait au début des années 2000. « Il est morcelé, réparti entre tant d’organisations différentes », dit-il.

Transports Canada est propriétaire du port, mais la GVHA est une organisation autofinancée, sans but lucratif, chargée de préserver à titre d’actifs communautaires 11 installations

portuaires sur 110 acres, et ce, en collaboration avec les Premières Nations Esquimalt et Songhees du fait que le port est situé sur leur territoire traditionnel.

« Comme beaucoup d'infrastructure près de l'océan, celle-ci est vieillissante, fait remarquer M. Lewis-Manning. Si nous ne prenons pas les bonnes décisions, il n'en restera rien dans 20 ans. Et il faut reconnaître que ce sera coûteux. Mon travail consiste réellement à trouver une voie d'avenir viable. »

Important partenariat avec les Premières Nations

« La vision de la cogestion est encore en cours d'élaboration, dit-il. Nous ne savons pas encore à quoi elle ressemblera, mais nous savons que nous en avons déjà établi une partie. Depuis 2002, nous avons les deux Premières Nations au sein de notre conseil d'administration. » L'énoncé de vision de la GVHA utilise des mots de la langue lekwungen, affirmant son but de devenir le port le plus **K^wamK^wəm** (dynamique) et **X^wčičtəs** (harmonieux) au Canada.

« La relation s'appuie sur une grande confiance, dit M. Lewis-Manning. Nous ne pourrions pas envisager ce que nous envisageons si nous n'avions pas tant de confiance. » En novembre dernier, le Conseil canadien pour l'entreprise autochtone a octroyé sa plus haute certification Or à la GVHA, confirmant son excellence en relations avec les Autochtones. « Voilà qui reflète le fait que l'organisation s'investit véritablement et sincèrement dans cette relation. »

Le port de Victoria est une destination touristique renommée, et sa plus grande source de revenus – à hauteur de quelque 70 % – est de longue date le secteur des croisières. Cette année, 316 escales de navires et 970 000 passagers ont apporté aussi quelque 130 millions de dollars à l'économie régionale. « Il s'agit assurément d'une activité lucrative, et nous prévoyons qu'elle se développera, affirme M. Lewis-Manning. Nous ne voulons toutefois pas nous limiter aux croisières. Nous souhaitons aussi utiliser nos installations de façon plus souple et dynamique, et toute l'année plutôt que seulement de mars à octobre. »

Stratégie de diversification en vue

M. Lewis-Manning note que la GVHA dispose d'un des plus grands rivages industriels non aménagés en Colombie-Britannique. « Il y a un grand potentiel dans une perspective maritime industrielle globale. Nous voyons le port industriel comme un lieu où nous pouvons mettre la cogestion en pratique. »

L'aspect port industriel de la GVHA pourrait comprendre, entre autres, la gestion d'installations, la logistique, les opérations de soutage et la gestion des déchets. « Il y a beaucoup d'éléments – et beaucoup qu'il reste à découvrir », dit M. Lewis-Manning.

Par exemple, il pourrait y avoir une cale sèche afin de pouvoir effectuer l'entretien des navires dans la région. « Les possibilités de mise en cale sèche sont très limitées dans la région du Pacifique, dit-il. Certains navires ne peuvent pas passer par le canal de Panama, et le chantier naval le plus proche à partir de Victoria est en fait Singapour. Une cale sèche dans la région pourrait apporter des emplois technologiques bien payés. »

Pour chacun de ces projets, M. Lewis-Manning affirme que la GVHA s'emploie à « rechercher de nouveaux investissements, non seulement entre notre groupe à trois, mais peut-être des investissements externes aussi ». **M**

While Transport Canada is the owner of the harbour, the GVHA is self-funded not-for-profit organization entrusted with preserving as community assets 11 port facilities across 110 acres in collaboration with the Esquimalt and Songhees First Nations on whose traditional lands the harbour resides.

“Like much infrastructure that’s next to the ocean, it’s aging and if we don’t make the right decisions, it won’t be around in 20 years from now. And to be frank, it’s going to be expensive. My job is really to find a sustainable path forward,” said Mr. Lewis-Manning.

Important partnership with First Nations

“The vision around co-management is still under development,” he said. “We don’t know what it looks like, but we do know that we have a degree of it already established. Since 2002, we have had both First Nations on the board of directors.” He noted the GVHA’s vision statement uses words from the language of the Lekwungen People in its goal to become Canada’s most **K^wamK^wəm** (vibrant) and **X^wčičtəs** (harmonious) harbour.

“This is a very trusting relationship,” he said. “We couldn’t be considering what we are considering if we didn’t have that level of trust.” This past November, the Canadian Council for Indigenous Business awarded its highest Gold level of certification to the GVHA, a measure that confirms corporate performance in Indigenous relations. “It really reflects the fact that the organization is invested in this relationship authentically and it’s sincere,” said Mr. Lewis-Manning.

Renowned as a tourist destination, the Port of Victoria’s biggest revenue generator has long been the cruise industry delivering approximately 70 per cent of the GVHA’s revenue. This year 316 ship calls with 970,000 passengers also contributed about \$130-million to regional economy. “It’s certainly a lucrative business and we anticipate growth,” said Mr. Lewis-Manning, but we don’t want to confine ourselves to cruise. We’d like to use our facility in a more flexible and dynamic way such that it can be used year-round rather than a concentrated March to October time frame.”

Emerging diversification strategy

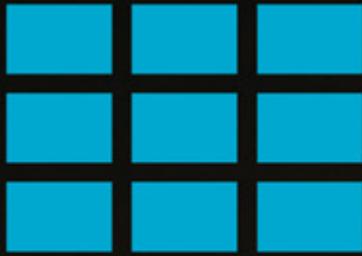
Noting that the GVHA has “one of the largest undeveloped industrial waterfronts in B.C.,” “there’s a lot of capacity from an overall marine industrial perspective,” he said. “We see the working harbour as a place we can operationalize co-management.”

What the GVHA working harbour might consist of, Mr. Lewis-Manning explained, could include elements such as facility management, logistics, fueling operations, and waste management. “There are a lot of pieces to that – also a lot yet undiscovered.”

One example, he suggested, could include a dry dock for ship maintenance in the region. “Dry docking is very limited in the Pacific – some ships can’t travel through the Panama Canal – and the closest shipyard outside Victoria is actually Singapore,” he said. “This could bring high paying technology jobs to the region.”

For each of these projects, Mr. Lewis-Manning said the GVHA is working to “seek out potential new investments, not just between the three of us a group, but there may be external investment as well.” **M**

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





Nick Savvides

Strategic inventories for countering “Trumpian” tariffs...

Des stocks stratégiques *pour éviter les tarifs douaniers « trumpiens »*

L'expérience passée montre amplement que les tarifs douaniers jouent un rôle important dans l'évolution du commerce international. Tout changement dans le régime des tarifs ne manquera pas d'avoir des répercussions. Il reste à voir quels seront les effets précis des changements que Donald Trump a promis « au premier jour » de son deuxième mandat présidentiel, qui commencera le 20 janvier. Il a annoncé qu'il imposerait des droits de douane à grande échelle, touchant plus spécialement certaines importations.

Nous savons que dans son premier mandat, M. Trump avait notamment visé ainsi des fabricants chinois, qui ont réagi en transférant de la production en Asie du Sud-Est et au Mexique.

Par ailleurs, le coût du fret à destination et en provenance de l'Union européenne pourrait augmenter du fait de l'entrée en vigueur en janvier 2025 de la réglementation FuelEU sur les combustibles maritimes. La « coopération Gemini » pourrait toutefois amortir le coup en prévoyant des escales au Royaume-Uni de façon à raccourcir la distance parcourue par un navire allant ou venant d'un port de l'UE.

Drawing on past experience there is much evidence to support the view that tariffs play an integral role in trading patterns and that, therefore, any changes to the tariff regime will have an impact on trade. Understanding the effects will depend on the tariffs themselves, due to be introduced “on day one” of Donald Trump’s second presidential term starting January 20, and he has promised that these import duties will be widespread, high and in some cases targeted.

We know that when, in Mr. Trump’s first term, tariffs were introduced they were largely targeted at Chinese manufacturers, who responded by shifting some production to Southeast Asia and Mexico.

Meanwhile, Europe’s FuelEU regulation entered into force at the beginning of January 2025 and this could add cost to freight to and from the EU. Though the Gemini Cooperation, may have mitigated much of this extra cost by making UK calls as the first and last ports, reducing the distance travelled for a vessel, from the last non-EU call.

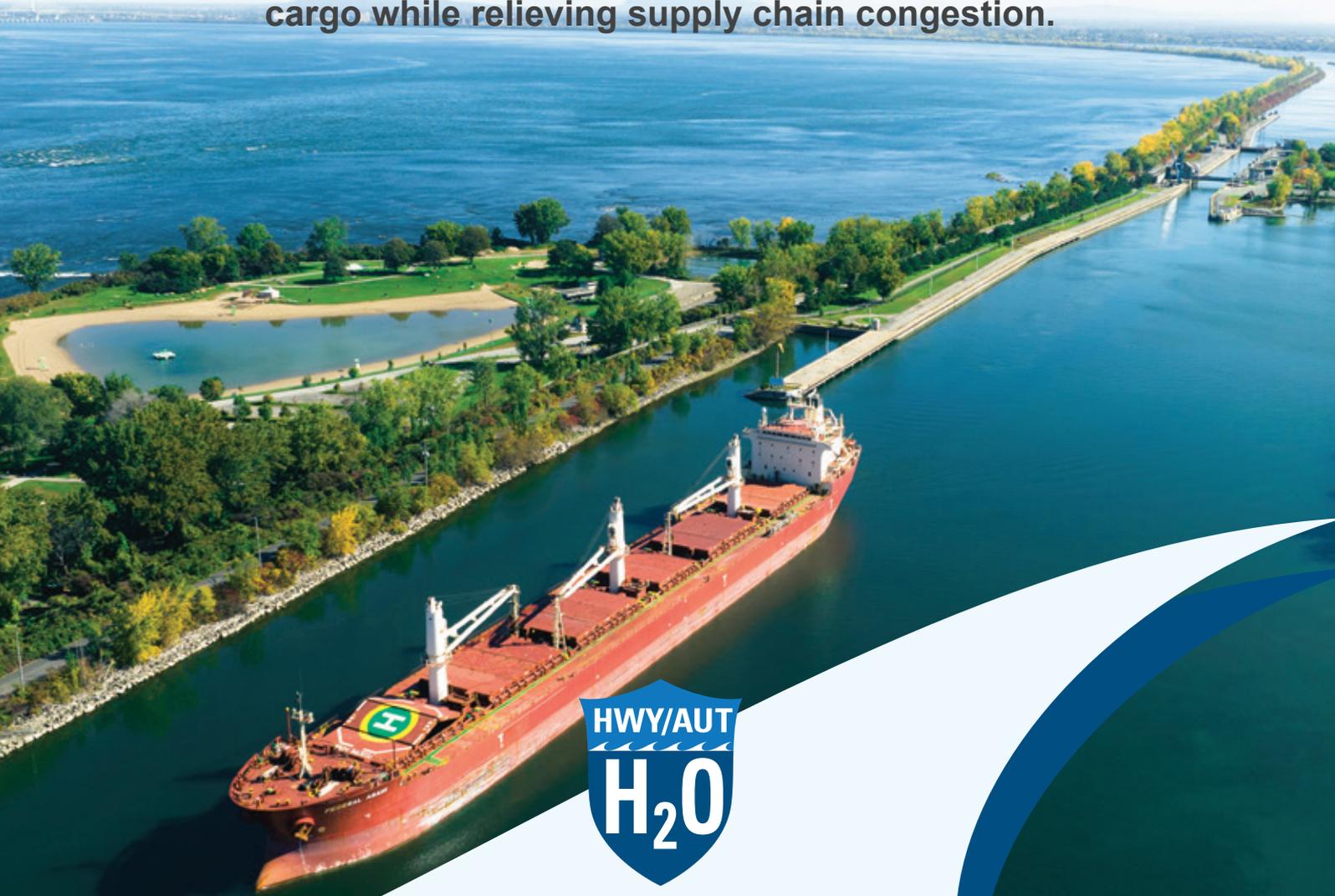


The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

THE GREEN CORRIDOR

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



CONNECT WITH A MEMBER OF
OUR TEAM TO LEARN MORE

hwyh2o@seaway.ca

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

Quoi qu'il en soit, le président désigné Trump a maintes fois répété que l'industrie chinoise fera principalement les frais de nouveaux droits de douane. Ceux-ci iront jusqu'à 100 % sur certains biens, comme les voitures électriques. Il a toutefois annoncé aussi jusqu'à 25 % de droits sur les importations du reste du monde, y compris d'Europe.

Au cours de l'élection de 2024, des fabricants asiatiques – notamment chinois – se sont préparés aux changements à venir en constituant ce que Peter Sand, analyste principal de Xeneta, appelle « des stocks stratégiques ».

Ils accumulent des réserves de produits dans des endroits stratégiques de sorte qu'ils puissent démontrer que leurs produits sont importés de régions qui ne sont pas exposées à des droits douaniers élevés.

Vastes changements dans les flux du commerce international

Les fabricants et les importateurs cherchent d'avance à échapper aux droits de douanes promis par M. Trump avant l'élection, ce qui a entraîné de grands changements dans les flux du commerce international. Les chaînes d'approvisionnement en ont déjà été compliquées, au point où il est devenu bien plus difficile d'optimiser la logistique, explique M. Sand.

« Par rapport à 2024, les exportations chinoises vers le Moyen-Orient, le Mexique et l'Amérique du Sud ont atteint des sommets invraisemblables, ajoute-t-il. Les volumes dépassent largement ce que justifierait l'économie sous-jacente de ces régions. »

Une collègue de M. Sand, l'analyste principale Emily Stausbøll, a détaillé les développements dans un article sur le commerce entre l'Extrême-Orient et la côte Est de l'Amérique du Sud publié à cord-breaking volume on this trade is an all-time high in offered capacity, which averaged 63,900 TEUs in the first four weeks of October (30 September to 27 October).”

This represents an increase of 73% on the trade compared to the same period in 2023, according to Xeneta and Sea-Intelligence data, which, before 2024, had a four-week capacity average that was never above 50,000 TEUs - “But that mark has now been passed 13 times,” wrote Ms. Stausbøll.

Similar effects can be seen in the Middle East, Indian Subcontinent and Southeast Asian markets, with capacity increasing along with utilisation, but a softening of both spot and contract rates.

On the Far East to ECSA trade the rapid increase in demand bolstered spot rates, which increased substantially from the spring lows of under \$4,000/feu to summer highs of \$10,000/feu, but as capacity was cascaded from the major trades, with around 10% of nominal capacity added across the board, according to Sand, spot rates have declined to under \$7,000/feu.

Contract rates flatlined, at \$2,000/feu from November 2023 until late summer this year, when they edged up \$1,000/feu, briefly reaching \$5,000, before slipping to \$4,000/feu this month, according to Xeneta data.

Other trades where the strategic inventories have been established have experienced similar developments in demand, capacity and rate shifts as inventories were established.

Mr. Sand, however, believes we could now witness a further shift in trade patterns, or at least a consolidation of the strategic inventories that Chinese manufacturers have built up to hide the country of origin of their goods. 

Otherwise, there will be concerns that President elect Trump has again said on a number of occasions that China's industry will bear the brunt of new tariffs, with up to 100% levied on some goods, such as electric cars. However, in his second term Trump has said he will also levy import duties of up to 25% on imports from the rest of the world, including Europe.

As the U.S. 2024 election progressed, Asian manufacturers, and particularly Chinese producers, have prepared for changes that might come their way, building what Xeneta chief analyst Peter Sand calls “strategic inventories”.

These are inventories of goods in strategic locations that will allow manufacturers, who would be liable to pay import tariffs, to show that their goods were imported from low or zero tariff regions.

Massive shifts in trading patterns

Massive shifts in global trading patterns have already complicated supply chains, making it far more difficult to optimise logistics connections as manufacturers and importers look for loopholes to

Mr. Sand avoid the wide-ranging tariffs promised by Trump before the election, explained Mr. Sand.

“If we look back at 2024 Chinese exports to the Middle East, Mexico and South America have grown unfathomably high... the volumes moved are way beyond the underlying economies of those regions,” he added.

Mr. Sand's colleague, senior analyst Emily Stausbøll, illustrated the developments in a paper on the Far East- East Coast South America trade (ECSA), published at the end of 2024, which reported record volumes of 1.6 million TEUs on the trade in the first nine months, an increase of 14.8%.

“Alongside the record-breaking volume on this trade is an all-time high in offered capacity, which averaged 63,900 TEUs in the first four weeks of October (30 September to 27 October).”

This represents an increase of 73% on the trade compared to the same period in 2023, according to Xeneta and Sea-Intelligence data, which, before 2024, had a four-week capacity average that was never above 50,000 TEUs - “But that mark has now been passed 13 times,” wrote Ms. Stausbøll.

Similar effects can be seen in the Middle East, Indian Subcontinent and Southeast Asian markets, with capacity increasing along with utilisation, but a softening of both spot and contract rates.

On the Far East to ECSA trade the rapid increase in demand bolstered spot rates, which increased substantially from the spring lows of under \$4,000/feu to summer highs of \$10,000/feu, but as capacity was cascaded from the major trades, with around 10% of nominal capacity added across the board, according to Sand, spot rates have declined to under \$7,000/feu.

Contract rates flatlined, at \$2,000/feu from November 2023 until late summer this year, when they edged up \$1,000/feu, briefly reaching \$5,000, before slipping to \$4,000/feu this month, according to Xeneta data.

Other trades where the strategic inventories have been established have experienced similar developments in demand, capacity and rate shifts as inventories were established.

Mr. Sand, however, believes we could now witness a further shift in trade patterns, or at least a consolidation of the strategic inventories that Chinese manufacturers have built up to hide the country of origin of their goods. 

A bright future

anchored on innovation, partnerships
and bi-national collaboration

Un avenir prometteur

grâce à l'innovation, aux partenariats
et à la collaboration binationale

It is a true honour to have my first column featured in *Maritime Magazine*, especially in this milestone 30th-anniversary edition. Congratulations to Editor Leo Ryan and the entire *Maritime Magazine* team for three decades of insightful coverage of the maritime industry. It's a privilege to contribute to a publication that has played a pivotal role in connecting and informing industry leaders worldwide.

C'est un véritable honneur de voir ma première chronique publiée dans *Maritime Magazine*, surtout dans ce numéro spécial 30^e anniversaire. Félicitations à Leo Ryan et à toute l'équipe de *Maritime Magazine* pour la façon éclairée dont ils couvrent le secteur maritime depuis trois décennies. C'est un privilège de contribuer à une publication qui joue un rôle essentiel en informant les leaders de l'industrie dans le monde entier et en leur permettant d'établir des relations.



Demetrios "Jim" Athanasiou

President and CEO
St. Lawrence Seaway
Management Corporation

Président et chef de la direction,
Corporation de Gestion de la
Voie Maritime du Saint-Laurent

I'm Jim Athanasiou, the recently appointed President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), succeeding Terence Bowles. While I am new to this role, I've had the pleasure of working with the SLSMC for 16 years, alongside dedicated professionals who are passionate about advancing the marine industry. Our people are the heart of the Seaway's success, and I am committed to building on this strong foundation as we look to the future.

The Seaway currently operates at approximately 50% capacity, presenting a tremendous opportunity for increased throughput. This available capacity represents a key solution for supply chain efficiency, providing a reliable and eco-friendly option that can alleviate congestion on land-based routes. The numbers speak for themselves: moving 30,000 tonnes of cargo requires just one ship, compared to 964 trucks or 301 rail cars. Over the course of a year, this equates to removing over 1.2 million trucks from the road, reducing congestion and enhancing the sustainability of our supply chain.

Je m'appelle Jim Athanasiou et je viens d'être nommé président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), succédant ainsi à M. Terence Bowles. Bien que j'occupe ce poste depuis peu, cela fait 16 ans que je travaille pour la CGVMSL, aux côtés de professionnels dévoués et passionnés qui s'efforcent de faire progresser l'industrie maritime. Nos collaborateurs sont au cœur du succès de la Voie maritime et c'est sur cette base solide que repose mon engagement pour l'avenir.

La Voie maritime fonctionne actuellement à environ 50 % de sa capacité, ce qui constitue une occasion exceptionnelle pour augmenter le transport des marchandises. Cette capacité qui s'offre à nous représente une excellente solution pour améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, et offre un moyen fiable et écologique de réduire la congestion sur les routes. Les chiffres sont très éloquents : un seul navire suffit à transporter 30 000 tonnes de marchandises, alors qu'il faut 964 camions ou 301 wagons pour le faire par voie terrestre. En une année, cela équivaut à retirer de la route plus de 1,2 million de camions, pour ainsi réduire la congestion et améliorer le caractère durable de notre chaîne d'approvisionnement.

However, to fully realize this potential, collaboration is essential. We need to work hand-in-hand with our stakeholders across the Canada-U.S. Great Lakes St. Lawrence region. It's through joint efforts that we can drive innovation and adopt best practices to strengthen the system. Our strong partnership with the Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation in the United States is a testament to the power of bi-national cooperation. Together, we have been making strides on key initiatives, like the Great Lakes St. Lawrence Seaway System Green Shipping Corridor Network (GSCN), introduced by the Canadian and U.S. governments to advance environmental progress.

Over the past decade, innovation has been at the forefront of our advancements at the Seaway. We have implemented cutting-edge technologies, such as hands-free mooring and remote operations, which have transformed our efficiency and reliability. Looking ahead, our next major project is the Voyage Information System, a central data-sharing environment for Seaway stakeholders. Additionally, we have adopted a phased approach to optimizing the navigation season. A recent pilot project in the Welland Canal added extra days to the season, and we will continue to gradually expand the navigation period in the Montreal-Lake Ontario section.

Supply chain resilience

I am eager to advance the legacy left by my predecessors, ensuring that the SLSMC plays a vital role in the future of Great Lakes shipping, the North American economy, and a resilient global supply chain. The Seaway has always shone as a model of bi-national collaboration, and I look forward to working alongside our American colleagues and industry partners to keep this tradition strong.

In closing, the Great Lakes St. Lawrence Seaway System plays a crucial role in supporting North American trade and economic stability. As we continue to evolve, I am committed to driving progress through efficiency, environmental responsibility, and meaningful community engagement. Thank you for the opportunity to share our vision. I look forward to working together to strengthen the future of maritime transportation—and to celebrating many more successful years of *Maritime Magazine*. 

Il est toutefois essentiel de collaborer afin de réaliser pleinement ce potentiel. Nous devons coopérer étroitement avec les intervenants de la région Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent, au Canada et aux États-Unis. Grâce à nos efforts conjoints, nous pourrions stimuler l'innovation et adopter les meilleures pratiques pour renforcer le réseau. Notre solide partenariat avec la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, aux États-Unis, témoigne de la puissance de notre coopération binationale. Nous avons progressé ensemble en réalisant d'importantes initiatives, comme la création du programme de corridors maritimes verts dans le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent, mis en place par les gouvernements du Canada et des États-Unis pour promouvoir les progrès en matière d'environnement.

Au cours de la dernière décennie, l'innovation a été au premier plan des avancées réalisées par la Voie maritime. Nous avons mis en œuvre des technologies de pointe, comme l'amarrage mains libres et les opérations à distance, qui ont transformé notre efficacité et notre fiabilité. Notre prochain grand projet porte sur la mise en place du système d'information sur

“We have implemented cutting-edge technologies.”

« Nous avons mis en œuvre des technologies de pointe. »

les voyages, un environnement central de partage de données pour les acteurs de la Voie maritime. Nous avons également adopté une approche progressive en vue d'optimiser la saison de navigation. Un récent projet pilote dans le canal Welland a permis de prolonger la saison de quelques jours, et nous poursuivrons ce projet afin de l'allonger également dans la section Montréal-Lac Ontario.

Résilience de la chaîne d'approvisionnement

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que j'entends poursuivre le travail de mes prédécesseurs, en veillant à ce que la CGVMSL joue un rôle essentiel pour l'avenir de la navigation sur les Grands Lacs, pour l'économie nord-américaine et pour une chaîne d'approvisionnement mondiale capable de résilience. La Voie maritime a toujours été un modèle de collaboration binationale, et je me réjouis de travailler avec nos collègues américains et nos partenaires de l'industrie pour maintenir cette tradition.

En conclusion, permettez-moi de rappeler le rôle crucial que joue le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent pour les échanges commerciaux et la stabilité économique en Amérique du Nord. Dans la poursuite de notre croissance, je m'engage à faciliter notre progression en misant sur l'efficacité, la responsabilité environnementale et un engagement communautaire fructueux. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de faire connaître notre vision. Je suis impatient de travailler avec vous pour consolider l'avenir du transport maritime, et je souhaite longue vie à la publication *Maritime Magazine*. 





YOUR MARINE
CARRIER OF CHOICE.™

Marine is Awesome.

Our **bi-national** marine sector is a vital driver of economic growth and efficiency. At Algoma, we are proud to support the industries that build and supply our communities, all while leveraging the **greenest** mode of transportation.

By working closely with industry partners and all levels of government, we aim to find tailored solutions that harness the unique strengths of the **Great Lakes–St. Lawrence Seaway system**. Together, we can safeguard and advance the sector’s **reliability** and **resilience, ensuring prosperity and sustainability** for generations to come.

Reliable, Resilient, Competitive, Marine.

Learn more at algonet.com



@algomacentral



Saul Polo

General Manager,
St. Lawrence
Shipoperators (SLS)

Directeur général,
Association Armateurs
du Saint-Laurent (ASL)

Leo Ryan

Saul Polo brings strong
new voice to St. Lawrence
Shipoperators

Saul Polo donne une nouvelle
voix forte aux Armateurs du
Saint-Laurent

From a career background that includes substantial political activity as a former representative of Laval-des-Rapides in the Quebec National Assembly and extensive Chambers of Commerce networking, Saul Polo has, since September, taken up the challenge of virtual chief messenger of the St. Lawrence Shipoperators (SLS) as the new General Manager.

L'ancien député de Laval-des-Rapides à l'Assemblée nationale du Québec Saul Polo mettra son expérience et ses réseaux au sein de chambres de commerce au service de l'association Armateurs du Saint-Laurent (ASL). En septembre, il en est devenu le directeur général, assumant ainsi le rôle de principal messenger.

@ASL

Il entre en scène dans une période de tenace incertitude géopolitique mondiale, de faible croissance économique et de changement dans le transport maritime et le commerce international. Il y a aussi deux importants développements qui exigent une évaluation et une réaction rapides : la série d'arrêts de travail d'octobre et novembre au port de Montréal et la perspective de tarifs douaniers de 25 % sur les importations canadiennes après l'entrée en fonction du gouvernement de Donald Trump le 20 janvier.

En entrevue avec le *Maritime Magazine* toutefois, M. Polo estime que l'ampleur du défi à relever présente simplement des possibilités à saisir.

« Aujourd'hui, je suis enchanté de combiner mes réseaux dans le monde des affaires et l'économie avec mon expérience politique gouvernementale. Il est maintenant temps de plonger dans le monde maritime. »

ASL, qui a son siège à Québec, a pour mandat premier de soutenir la croissance durable du secteur maritime québécois. Elle compte 12 membres actifs et plus de 50 membres associés. La flotte d'ASL comprend quelque 130 navires, qui chaque année transportent environ 30 millions de tonnes de fret et emportent 5 millions de passagers d'une rive à l'autre. Les membres d'ASL sont actifs principalement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, mais desservent aussi l'Arctique canadien, Terre-Neuve-et-Labrador, les îles de la Madeleine, les provinces maritimes, l'île Anticosti et de nombreux ports étrangers.

Après quelques premiers mois à la barre d'ASL, M. Polo note que dans ses rencontres individuelles et en groupe, le message a été clair : « Nous devons contribuer à la relance d'ASL en partenariat et en collaboration avec les membres de l'industrie et les divers ordres de gouvernement. »

« Je suis très enthousiaste à l'idée de contribuer aux initiatives qui sont déjà en place et qui demandent à être développées, dit-il. « J'ai une personnalité de rassembleur et j'ai soif de collaborer et de contribuer au succès de l'industrie maritime, pas seulement le succès des armateurs. Il faut s'intégrer et faire partie d'une industrie et d'un écosystème. »

Quand on lui demande ce qui l'a frappé le plus à propos de l'univers maritime québécois, M. Polo répond : « Du point de vue des armateurs : des récits inspirants d'entrepreneuriat, de famille, de persévérance et de fierté du travail bien fait qui méritent d'être mieux connus. Nous sommes une industrie traditionnelle, souvent méconnue.

« Nous jouons un rôle important dans la vie des gens. C'est 80 % des biens qui passent par le Saint-Laurent. C'est une industrie qui fait vivre 27 000 familles au Québec et qui fait plus de place pour les femmes, pour les changements environnementaux – une industrie qui mérite une plus grande visibilité. »

Les vastes horizons du Saint-Laurent

M. Polo a expliqué comment il considère les perspectives plus vastes : « Nos membres ne s'arrêtent pas à la limite entre le Québec et l'Ontario. Pour moi, le fleuve Saint-Laurent est un corridor économique qui va des Grands Lacs à l'Atlantique.

« Ma vision s'étend au-delà du Québec. Nous devons forger des liens avec nos collègues en Ontario, nos contacts américains et les armateurs canadiens qui voudraient augmenter leur présence au Québec et qui naviguent sur le Saint-Laurent.

This has coincided with not only persistent global geopolitical uncertainty, slow economic growth, and changing shipping and trade trends, but with two recent significant close-to-home developments that have required rapid assessment and response: the series of work stoppages in October and November at the Port of Montreal and potential tariffs of 25% hitting Canadian imports threatened by the incoming Donald Trump administration in power as of January 20.

In an interview, however, with *Maritime Magazine*, Mr. Polo suggested that the daunting agenda was simply an opportunity to be relished.

“Today, I am delighted to combine the business world and economic networks with political government experience – so now it's time to delve into the maritime world.”

Based in Québec City with a prime mandate to support the sustainable growth of the Quebec maritime sector, the SLS has 12 active members and more than 50 associate members. The SLS fleet consists of some 130 vessels which transport approximately 30 million tonnes of cargo and ferry five million passengers from shore to shore. Active mainly on the St. Lawrence and Great Lakes, SLS members also serve the Canadian Arctic, Newfoundland-Labrador, the Magdalen Islands, the Maritime provinces, Anticosti Island and a multitude of foreign ports.

While he has only been at the helm of the SLS for several months, he notes that in his group and individual meetings, the message has been clear: “We must contribute to the relaunch of the SLS in partnership and collaboration with members of the industry and the various levels of government.”

“I'm very enthusiastic about contributing to initiatives that are already in place and that need to be developed,” continued Mr. Polo. “I'm a *rassembleur* - someone who likes to bring people together - for contributing to the success of the maritime industry, not just the success of the shipowners. You have to integrate and fit into an industry and an ecosystem.”

Asked what has struck him the most about the Quebec maritime universe, Mr. Polo shared: “From the point of view of shipowners: inspiring stories of entrepreneurship, family, perseverance and pride in a job well done that deserve to be better known. We are a traditional industry, sometimes even forgotten by many.

“We play an important role in people's daily lives. 80% of goods sail on the St Lawrence. It's an industry that supports 27,000 families in Quebec and makes more room for women, environmental changes - an industry that deserves a higher profile.”

Broad horizons in play on the St. Lawrence

Explaining his approach to broader perspectives, Mr. Polo noted: “Our members don't stop at the Quebec-Ontario border. So for me, the St. Lawrence River is an economic corridor that runs from the Great Lakes to the Atlantic.

“My vision goes beyond Quebec; we need to forge links with our colleagues in Ontario, our American contacts and Canadian shipowners who would like to have a greater presence in Quebec and who sail on the St. Lawrence.

“Naturally, I'm in direct communication with the Chamber of Marine Commerce and the Ontario Marine Council. This fall, I took part in Marine Day on the Hill in Ottawa, and so on.

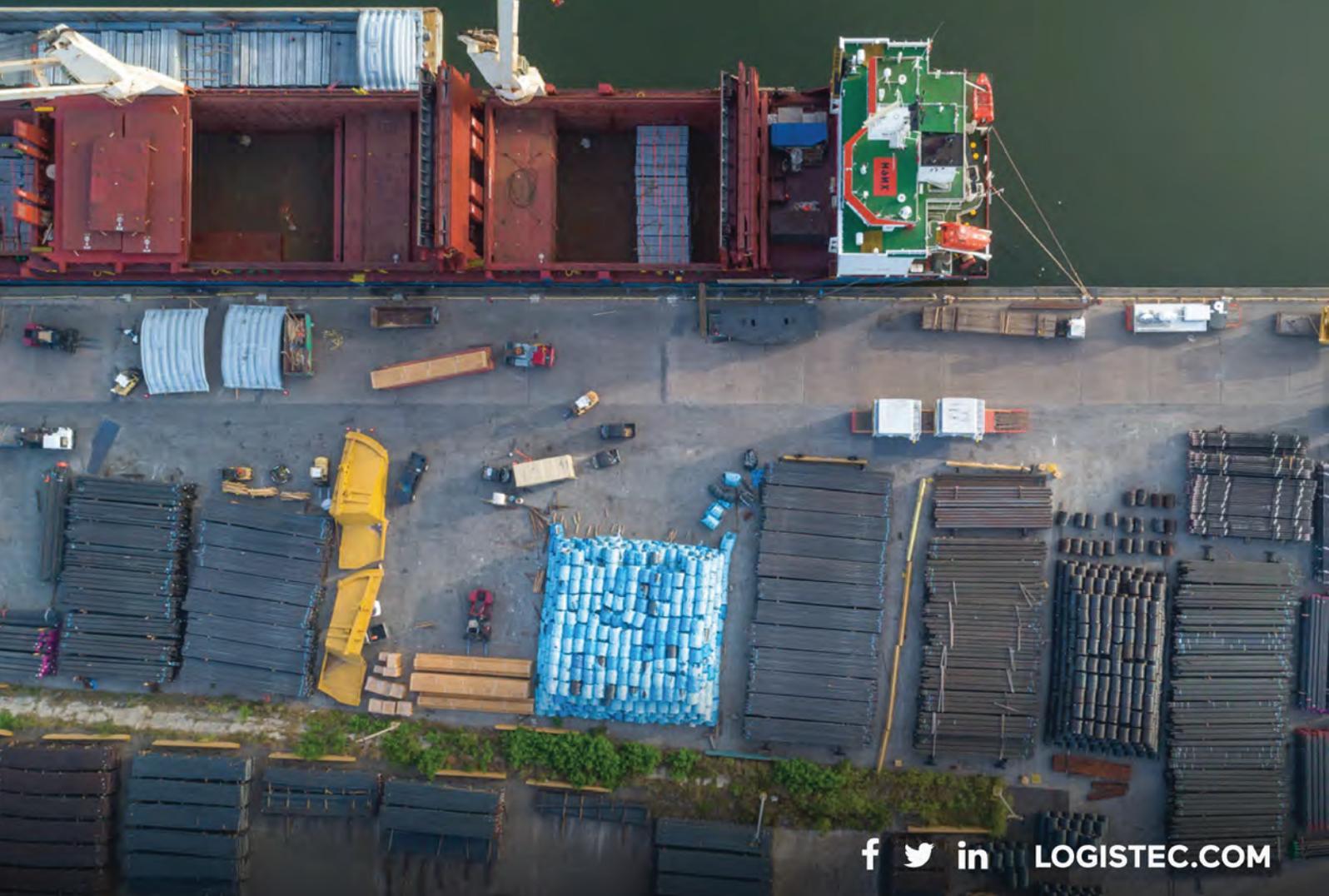
LOGISTEC

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

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

91 terminals
terminaux

62 ports
ports



« Évidemment, je suis en communication directe avec la Chambre du commerce maritime et le Conseil maritime de l'Ontario. Cet automne, j'ai participé à la Journée maritime sur la Colline à Ottawa, entre autres.

« Le Saint-Laurent recèle un grand potentiel non seulement pour le Canada, mais aussi pour les États-Unis. Ce qui tourne autour des Grands Lacs et du Saint-Laurent représente en fait la troisième plus grande économie au monde. Nos membres actuels et futurs sont à l'interface/interconnexion de tous ces débouchés commerciaux. »

À cet égard, il loue le leadership du gouvernement du Québec avec sa politique maritime détaillée. « Depuis plus de 20 ans, nous avons une stratégie maritime qui fait l'envie de nombreuses provinces canadiennes. Il est important que les armateurs sur le Saint-Laurent élargissent considérablement leurs visées – qu'ils aillent au-delà du territoire traditionnel du Québec, qu'ils consolident de nouveaux partenariats éloignés et qu'ils partagent les meilleures pratiques que nous avons développées. »

Missions commerciales à l'étranger

Est-ce qu'ASL pourrait organiser davantage de missions commerciales comme celle de 2024 en France et en Belgique? « La mission en France et en Belgique a été un succès, dit M. Polo. Il y a toutes les raisons de renouveler l'expérience à l'avenir. L'Europe francophone est déjà un grand marché naturel.

« Nous devons continuer les échanges et consolider les relations que nous avons établies dans cette mission. Par exemple, je dois moi-même entretenir nos relations avec l'homologue d'ASL, *Armateurs de France*. »

Par ailleurs, M. Polo réitère le constant appui d'ASL aux initiatives de transport maritime à courte distance.

Entre autres facteurs, note-t-il, le gouvernement québécois cherche des moyens de réduire l'impact environnemental et les coûts de la rénovation/réparation des routes dans diverses régions de la province. « Qu'est-ce qui peut y aider? Le transport maritime à courte distance. Les armateurs peuvent être des partenaires de choix. Sans dire qu'un vaut mieux que l'autre. Plutôt, les uns et les autres sont complémentaires et intermodaux. Il y a déjà de belles réussites du transport maritime à courte distance. C'est une priorité historique d'ASL, et il y a encore des possibilités que nous explorons. »

“The St. Lawrence offers great potential not just for Canada, but also for the United States. What revolves around the Great Lakes and the St. Lawrence represents, in fact, the world's third largest economy. Our members and future members are at the interface/interconnection of all these business opportunities.”

In this connection, he praised the Quebec government's leadership in elaborating a comprehensive maritime policy. “For over 20 years we have had a Maritime Strategy that is the envy of many provinces in Canada. It's important for shipowners on the St. Lawrence to considerably widen their outreach prospects – in effect, to go beyond the traditional territory of Quebec and consolidate new distant partnerships and share the best practices we have developed.”

“What revolves around the Great Lakes and the St. Lawrence represents, in fact, the world's third largest economy.”

« Ce qui tourne autour des Grands Lacs et du Saint-Laurent représente en fait la troisième plus grande économie au monde. »

Commercial missions abroad

Asked if SLS could stage more commercial missions abroad similar to the voyage to France and Belgium in 2024, Mr. Polo replied: “The mission to France and Belgium was a success. There's every reason to repeat the experience in the future. French-speaking Europe is already a major natural market.

“We need to continue the exchanges and consolidate the relationships that were initiated during this mission. Let me give you an example: I myself need to pursue our relations with our SLS counterpart, *Armateurs de France*.”

On other matters during the interview, Mr. Polo reiterated the constant support of SLS for shortsea shipping initiatives.

Among other things, he noted, the Quebec government is looking for ways of reducing the environmental impact and costs of renovating/repairing roads in various regions of the province. “Who can help? Shortsea shipping. Shipowners can be partners of choice. Without saying that one is better than the other. But rather complementary and intermodal. There are already SSS success stories. Historically, it has been a priority for SLS - there are still possibilities that we are exploring.”

Maritime industry an essential service

Meanwhile, referring to the strikes and lockouts on the Montreal waterfront last fall that severely disrupted supply chains, Mr. Polo recalled that SLS took a public stand to get the federal government (the Ministry of Labour) to intervene.



D'EXCELLENCE

**Bravo pour ces 30 belles années de
créativité et de partenariats fructueux !**

**Avec toute notre reconnaissance et notre enthousiasme,
continuez à voguer au cœur de notre actualité maritime.**



**165 ANS
D'EXPERTISE
EN PILOTAGE**



**20 ANS
D'INNOVATION ET
DE COLLABORATION**

L'industrie maritime est un service essentiel

Au sujet des grèves et lockouts de l'automne dernier au port de Montréal, qui ont gravement perturbé les chaînes d'approvisionnement, M. Polo rappelle qu'ASL a publiquement demandé que le gouvernement fédéral (le ministère du Travail) intervienne. « ASL a été invité à cosigner des lettres d'opinion, notamment avec la Chambre de commerce maritime, et nous l'avons fait aussi avec le Conseil du patronat du Québec.

« Récemment, à la suite du lockout et de l'arbitrage exécutoire, nous avons écrit une lettre ouverte dans *La Presse* où nous allions plus loin : nous soutenons que l'industrie maritime est un service essentiel, que l'économie canadienne ne devrait pas être prise en otage dans des moyens de pression, tout en voulant respecter les droits des travailleurs. Le gouvernement canadien devra concilier équitablement les droits des travailleurs et la protection de la chaîne d'approvisionnement. La réputation internationale du Canada est en jeu. »

M. Polo insiste que ces interventions publiques signalent « un retour d'ASL à sa mission de base, d'être un porte-parole et une voix pour ses membres et les armateurs nationaux. »

Le facteur Trump et la réalité...

M. Polo refuse d'adopter « un ton alarmiste », en ses propres mots, face à l'intention annoncée par le président Donald Trump d'imposer des tarifs douaniers sur toutes les importations, ce qui nuirait grandement au commerce international et au transport maritime ainsi qu'à l'économie américaine elle-même.

« En politique, il y a ce que vous dites publiquement, puis il y a la réalité, dit M. Polo. « Comme je vois les mesures gouvernementales, tant provinciales que fédérales, il faut agir aussi rapidement que possible. Entre les deux pays, il y a une zone pour des négociations qui auront lieu. Voilà où il y a de nouvelles perspectives pour l'avenir.

« Je crois que les acteurs fédéraux et provinciaux (québécois) des sphères diplomatique, économique et politique doivent s'activer, et nous voyons déjà qu'ils le font. Je garde espoir. Grâce à notre solide relation historique, nos économies sont imbriquées et interdépendantes. Nous devons continuer de faire de la sensibilisation et de fournir de l'information, en visant un point où nous pouvons négocier pour atténuer l'impact de tous les propos de Donald Trump. »



“SLS was invited to co-sign opinion letters, notably with the Chamber of Marine Commerce, and we also did so in partnership with the *Conseil du patronat du Québec*.

“More recently, since the lockout and binding arbitration, we wrote an opinion letter in *La Presse* where we went further: that the maritime industry is an essential service; that the Canadian economy should not be held hostage by pressure tactics, while respecting workers' rights. The Canadian government will have to find a fair balance that respects workers' rights and the flow of the supply chain. Canada's international reputation is at stake.”

Mr. Polo stressed that these public interventions marked “a return of SLS to its initial mission to be a spokesperson and voice for its members and national shipowners.”

The Trump factor and reality...

Here, Mr. Polo refuses, in his own words, to adopt “an alarmist tone” on incoming President Donald Trump's announced plan to impose tariffs on all imports that will severely impact world trade and shipping as well as the American economy itself.

“When you're in politics, there's what you say publicly and then there's reality,” Mr. Polo said. “What I'm seeing from the government actions, both at provincial and federal level, is that we need to get moving as quickly as possible. And between the two, there is a zone of negotiations that will take place. And that's where there are new prospects for the future.

“I think, and we're already seeing it, that the federal, provincial (Quebec), diplomatic and economic political players need to get moving. I remain hopeful. Thanks to our long-standing historic relationship, our economies are interwoven and interrelated. We need to continue this work of raising awareness and providing information, and even reach a point where we can negotiate to mitigate the impact of all Trump's statements.”



ENQUÊTE SUR LES BESOINS DE FORMATION
DES MÉTIERS DU SECTEUR MARITIME

Les résultats de l'enquête sont dévoilés!

Le CSMOIM a identifié les besoins de formation des métiers non réglementés de l'industrie maritime. Les constats de l'enquête serviront à concevoir des programmes de formations adaptés aux compétences recherchées sur le marché, renforçant la compétitivité de l'industrie et le savoir-faire de sa main-d'œuvre.



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

DÉCOUVREZ
LES FAITS
SAILLANTS





Holding steady in troubled political and economic waters

Maintenir le cap dans la tourmente politique et économique

Leo Ryan
Julie Gedeon

For stakeholders on North America's strategic Great Lakes-St. Lawrence waterway, there were many positives as they navigated through economic and trade challenges in 2024. Despite low growth and high inflation, supply chain capacity expansion and sustainability initiatives remained top of the radar screen amongst ports and transportation providers in Canada and the United States. Terminal operators, too, continued to invest in infrastructure to broaden their domestic, continental and international markets. The year also turned out pretty well for the St. Lawrence Seaway, with cumulative cargo figures to the end of November suggesting a final 2024 volume exceeding 2023's nearly 38 million metric tons – thanks especially to a burgeoning grain trade.

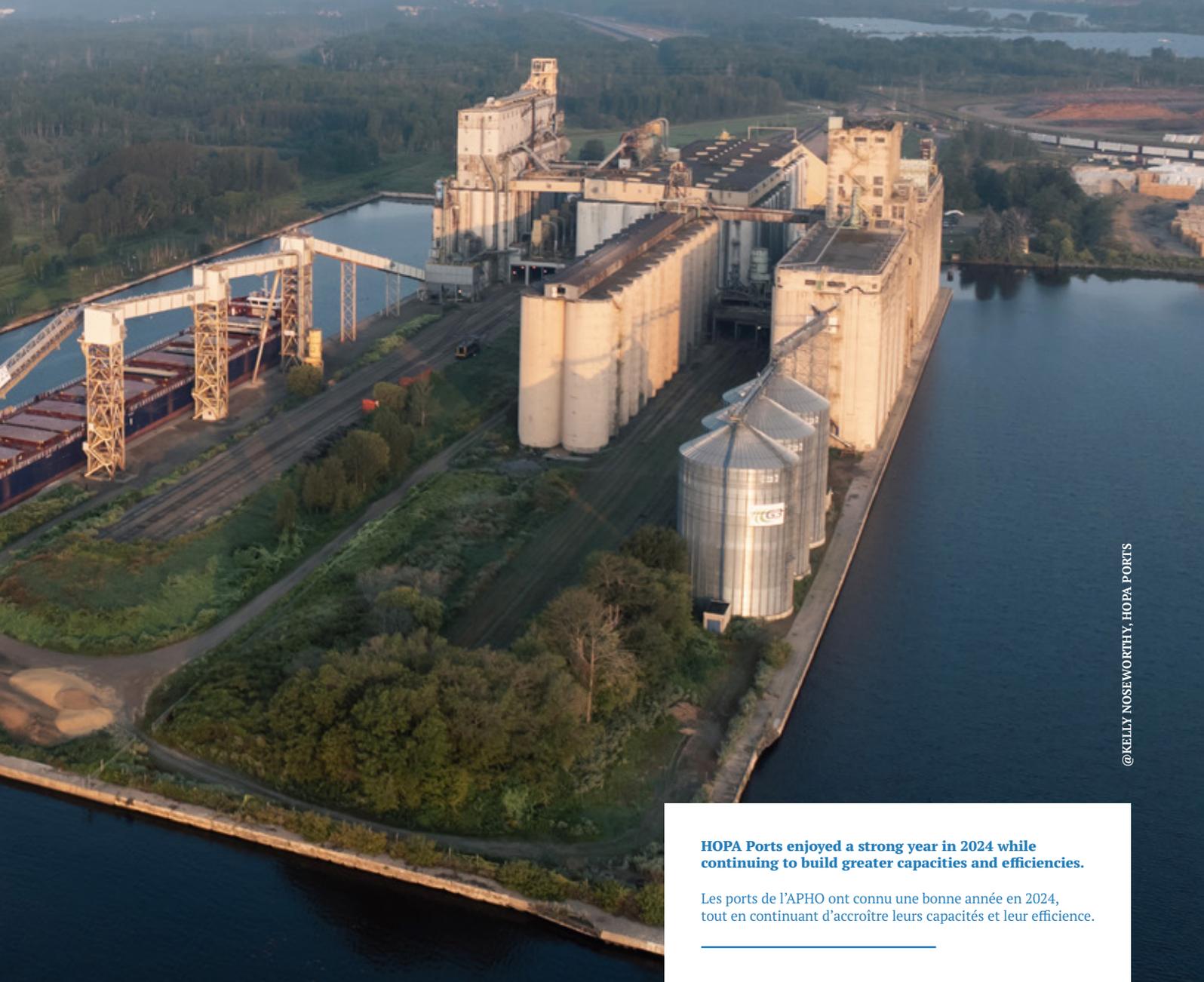
Entering 2025, taking a deep breath is called for. No, it's not the persistently-upset geopolitical landscape ranging from Houthi attacks in the Red Sea to the Russian-induced war in Ukraine and Middle East conflicts. Such disruptions to world order have had a relatively small impact on maritime commerce in the Great Lakes-St. Lawrence corridor.

But wait. On January 20, Donald Trump enters the White House with a radical agenda that includes slapping tariffs of 25% on goods imported from Canada, Mexico and all other countries (with China in the 60% category). Hopefully, adroit negotiating by Ottawa based on a closely-interdependent economic relationship will reduce the tariff agenda to more bark than a severe bite on not only the Canadian economy but on key sectors of the U.S. economy.

Pour les acteurs sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, corridor maritime stratégique de l'Amérique du Nord, 2024 a apporté de nombreux points positifs alors qu'ils composaient avec des défis économiques et commerciaux. Malgré une faible croissance économique et une forte inflation, les ports et les fournisseurs de services de transport au Canada et aux États-Unis ont continué de penser à l'augmentation de la capacité des chaînes d'approvisionnement et à des initiatives visant la durabilité. Les exploitants de terminaux ne sont pas en reste. Ils ont continué d'investir dans l'infrastructure pour développer leurs marchés nationaux, continentaux et internationaux. L'année a finalement été assez bonne aussi pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Les données cumulatives jusqu'à la fin novembre laissent entrevoir un volume total pour 2024 dépassant les presque 38 millions de tonnes de 2023, grâce en particulier aux volumes de céréales en hausse.

En 2025, il s'agira de bien s'accrocher. Le problème n'est pas tant la conjoncture géopolitique constamment secouée, que ce soit avec les attaques des Houthis en mer Rouge, la guerre menée par la Russie en Ukraine ou les conflits au Moyen-Orient. Ces perturbations de l'ordre mondial ont eu des répercussions relativement limitées sur le commerce maritime dans le corridor Grands Lacs-Saint-Laurent.

Il y a autre chose. Le 20 janvier, Donald Trump entre à la Maison-Blanche avec un programme radical comprenant l'imposition de tarifs douaniers de 25 % sur les importations du Canada, du Mexique et d'ailleurs (60 % pour la Chine). Il faut espérer qu'une habile négociation de la part d'Ottawa, invoquant l'étroite interdépendance économique, tempérera les intentions tarifaires de sorte qu'elles ne causent pas trop de dommages au Canada non plus qu'à des secteurs clés de l'économie américaine.



@KELLY NOSEWORTHY, HOPA PORTS

HOPA Ports enjoyed a strong year in 2024 while continuing to build greater capacities and efficiencies.

Les ports de l'APHO ont connu une bonne année en 2024, tout en continuant d'accroître leurs capacités et leur efficacité.



CANADA'S GREAT LAKES PORTS LES PORTS CANADIENS DES GRANDS LACS

@MICHAEL HULL

Robust grain and potash shipments highlighted the 2024 cargo performance at the Port of Thunder Bay.

L'importance des expéditions de céréales et de potasse a été un fait saillant du trafic de fret en 2024 au port de Thunder Bay.

Grain shipments led marine transportation in terms of commodity volumes carried on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway in 2024 for a second year in a row. The Canadian and U.S. Seaway authorities reported eight million metric tons (mt) of grain being moved through the system as of the end of October, up 807,000 mt or a 11.24-per-cent increase over the previous year. Abundant harvests along with more shippers opting for an Eastern route to get to European markets kept vessels full.

Potash showed a similar year-over-year increase of 11.7 per cent with 1.36 million mt being shipped – 142,000 mt more than in 2023 with demand by farmers remaining constant.

A North American housing shortage along with some major construction projects increased demand for iron and steel with those commodities totalling 1.63 million mt by late fall, which is 227,000 mt or 16.2 per cent greater than in 2023.

This hardy demand along with some of the season's disruptions in key rail and port services made everyone cheer the decision by the Seaway authorities to keep the system open longer again this year. The Montreal-Lake Ontario Section was scheduled to close on January 5, while the Welland Canal was to follow suit by January 10.

Les céréales ont dominé parmi les produits de base transportés par bateau sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent en 2024, pour une deuxième année de suite. Les administrations canadienne et américaine de la Voie maritime rapportent que 8 millions de tonnes de céréales avaient transité dans le réseau à la fin octobre, en hausse de 807 000 tonnes ou 11,24 % par rapport à l'année précédente. Les récoltes abondantes et le fait que davantage d'expéditeurs ont opté pour une route vers l'est et les marchés européens ont assuré le chargement de bien des navires.

La potasse a connu une augmentation semblable, 11,7 %, pour 1,36 million de tonnes expédiées. C'est 142 000 tonnes de plus qu'en 2023, la demande des agriculteurs restant forte.

Une pénurie de logements à l'échelle nord-américaine et quelques grands projets de construction ont accru la demande de fer et d'acier. Ces produits représentaient 1,63 million de tonnes à la fin de l'automne, soit 227 000 tonnes ou 16,2 % de plus qu'en 2023.

Compte tenu de cette vive demande et des perturbations de la saison dans d'importants services ferroviaires et portuaires, la décision des administrations de la Voie maritime de prolonger la saison du réseau à nouveau cette année a été applaudie par tous. La section Montréal-lac Ontario devrait fermer le 5 janvier, et le canal Welland, le 10 janvier.

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



Upbeat Thunder Bay trends

“We’re thrilled at any progress towards keeping the locks open longer because we have a few shippers that have demonstrated their agility in terms of arranging shipments for these additional days,” says Chris Heikkinen, the Thunder Bay Port Authority’s CEO. “Although announcing the later closing date at the start of the season would really help to build Seaway volumes.”

Grain volumes at the Port of Thunder Bay were robust after a busy fall that saw bumper Prairie crops and a surge eastward to its port terminals for ultimate shipment to primarily European destinations. “We had already exceeded six million mt by the end of October – which is 15 per cent higher than in 2023 which was also a good year, but this one is great!” says Mr. Heikkinen.

Potash continued to be the other big story with the Port of Thunder Bay as the sole export point on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway for Saskatchewan’s shipments of this agricultural requirement to South America and Europe. Starting in 2023 and again this past year, the port has more than quadrupled the 400,000 tonnes it handled for many years due to various circumstances hindering deliveries in other global regions. “Shippers have now diversified their supply chain routes as a result of Thunder Bay being able to handle additional capacity,” Mr. Heikkinen says.

A rising need to import phosphate fertilizer for Canadian farmers has resulted in approximately 80,000 mt arriving at the port with the Keefer terminal pivoting to accommodate the increase with an existing warehouse converted for storage.

Tendances positives à Thunder Bay

« Nous sommes enchantés de tout progrès pour que les écluses restent ouvertes plus longtemps, parce que quelques expéditeurs ont démontré leur capacité de profiter de ces jours supplémentaires, dit Chris Heikkinen, PDG de l’Administration portuaire de Thunder Bay. Il reste qu’annoncer la date de clôture plus tardive dès le début de la saison aiderait beaucoup à augmenter les volumes sur la Voie maritime. »

Les volumes de céréales au port de Thunder Bay ont été forts, après un automne bien occupé. Les récoltes sur les Prairies ont été exceptionnelles, et les expéditions à destination de l’Europe via les terminaux portuaires de l’est ont fortement augmenté. « Nous avons déjà dépassé les 6 millions de tonnes à la fin octobre, ce qui est 15 % de mieux qu’en 2023, qui était aussi une bonne année, mais celle-ci est formidable! », dit M. Heikkinen.

La potasse a continué d’être l’autre vedette au port de Thunder Bay. Le port est l’unique point de passage sur les Grands Lacs et la Voie maritime pour les exportations de ce produit de la Saskatchewan essentiel en agriculture vers l’Amérique du Sud et l’Europe. En 2023 et de nouveau en 2024, en raison de diverses circonstances touchant les livraisons dans d’autres régions du monde, le port a plus que quadruplé les 400 000 tonnes qui étaient longtemps son volume annuel. « Les expéditeurs ont maintenant diversifié leurs routes du fait que Thunder Bay peut gérer une capacité accrue », indique M. Heikkinen.

PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

www.portthunderbay.ca

PROJECT CARGO
GATEWAY
For Western Canada

807-345-6400

Canada



#1

INTERNATIONAL CARRIER
IN THE GREAT LAKES

TRANSPORTEUR INTERNATIONAL
DANS LES GRANDS LACS

#1

ICE-CLASS FLEET IN THE WORLD

FLOTTE DE COTE GLACE
DANS LE MONDE

30M+

TONNES CARRIED ANNUALLY

TONNES DE MARCHANDISES
TRANSPORTÉES CHAQUE ANNÉE



Photo courtesy of HOPA Ports (Hamilton-Oshawa Port Authority)

SINCE  DEPUIS

1944

WHY CHOOSE FEDNAV?

No matter how complex the route, we specialize in navigating the way safely and reliably.

POURQUOI CHOISIR FEDNAV?

Quelle que soit la complexité de l'itinéraire, nous nous occupons de transporter la marchandise en toute sécurité et de manière fiable.

fednav.com

Demand for heated warehousing has remained constant since the pandemic with cargo subsequently delivered by truck or trains. The port is looking at expanding its facilities beyond the current almost 9,300 square metres (100,000 square feet) capacity.

While 2024 was quiet in terms of project cargo for wind power installations, the port expects to see a strong demand return this year through 2027 and is preparing more than four hectares (10 acres) of new laydown space this spring.

The port is set to handle a lot more cargo by mid-summer with its Keefer Terminal marshalling yard's upgrades expected to be completed with additional rail sidings and railcar storage.

"All the investments done over the past 20 years – including more than \$30 million with financial assistance from the National Trade Corridors Fund (NTCF) and the Northern Ontario Heritage Fund in the Keefer Terminal – have really helped us to diversify our cargo," Mr. Heikkinen shares. "The rail upgrades will ensure we have track sturdy enough for today's cargoes and provide customers greater flexibility in how fast they can move product to market."

While potential U.S. tariffs pose uncertainties for 2025, Mr. Heikkinen notes that past tariffs have also generated new opportunities. "I've already had one shipper potentially seeking to avoid moving their products through the U.S. altogether to avoid tariffs by establishing an all-Canadian route," he notes.

HOPA ports hopping

Hamilton-Oshawa Port Authority's president and CEO Ian Hamilton acknowledges the danger of U.S. tariffs potentially driving some prices beyond a competitive point for a while, but also sees the already extensive interdependency of the Canadian and U.S. economies further entwining, given the trade conflicts persisting with China, the continuing Russian aggression in Ukraine, and the Middle East conflicts. "The Great Lakes region with a GDP of roughly US\$6 trillion would make it the world's third largest country," he notes. "And imposing tariffs doesn't mean you can domestically create those industries you're taxing."

Par suite d'une augmentation de la demande d'engrais phosphaté importé pour les agriculteurs canadiens, quelque 80 000 tonnes en sont arrivées au port. Le terminal Keefer a su faire face à l'augmentation grâce à un entrepôt transformé pour le stockage.

La demande d'entreposage chauffé est restée constante depuis la pandémie, les cargaisons étant ensuite acheminées par camion ou par train. Le port envisage d'agrandir ses installations au-delà de sa capacité actuelle de presque 9300 mètres carrés (100 000 pieds carrés).

Si 2024 a été calme pour les cargaisons spéciales à l'intention d'installations éoliennes, le port s'attend à une solide relance cette année puis jusqu'en 2027. Il prépare plus de 4 hectares (10 acres) d'aire de dépôt supplémentaire pour le printemps.

Le port pourra recevoir bien plus de fret d'ici le milieu de l'été, quand des travaux à la cour de triage du terminal Keefer devraient être achevés, ajoutant des voies d'évitement et des aires d'entreposage de wagons.

« Tous les investissements des 20 dernières années – y compris plus de 30 millions de dollars avec l'aide financière du Fonds national des corridors commerciaux [FNCC] et du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario – nous ont réellement aidés à diversifier notre fret, dit M. Heikkinen. Les améliorations

apportées à l'infrastructure ferroviaire nous donneront une voie suffisamment solide pour les cargaisons d'aujourd'hui, et elles donneront aux clients plus de possibilités pour acheminer des produits jusqu'aux marchés. »

Les éventuels tarifs douaniers américains créent certes des incertitudes pour 2025, mais M. Heikkinen fait remarquer que dans le passé, des tarifs douaniers ont aussi créé de nouvelles possibilités. « J'ai déjà vu un expéditeur qui pourrait chercher à éviter complètement de faire passer ses produits par les États-Unis, pour éviter les tarifs douaniers, en établissant une route entièrement canadienne », dit-il.

L'APHO vise haut

Le PDG de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO), Ian Hamilton, reconnaît que les tarifs douaniers

While potential U.S. tariffs pose uncertainties for 2025, Chris Heikkinen notes that past tariffs have also generated new opportunities.

Les éventuels tarifs douaniers américains créent certes des incertitudes pour 2025, mais Chris Heikkinen fait remarquer que dans le passé, des tarifs douaniers ont aussi créé de nouvelles possibilités.



Great Lakes
Pilotage
Authority

Administration
de pilotage
des Grands Lacs

Enabling Canadian Trade in the Great Lakes region

The GLPA operates, maintains and administers a safe and efficient marine pilotage service within designated Canadian waters in the St. Lawrence River and the Great Lakes Region.

Facilitateur du commerce canadien dans la région des Grands Lacs

L'APGL exploite, entretient et administre un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes désignées du fleuve Saint-Laurent et la région des Grands Lacs.

glpa-apgl.com



St. Lawrence Seaway investing Over \$350 Million in infrastructure upgrades

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) recently announced an investment of over \$350 million in infrastructure upgrades over the next three years. This investment will ensure the Seaway's continued reliability and efficiency, while creating jobs and strengthening local communities.

"This investment reflects our commitment to providing a resilient and sustainable supply chain for Canadians," said Jim Athanasiou, President and CEO of the SLSMC. "By enhancing the reliability of our infrastructure, we are highlighting the vital role of the Seaway in ensuring goods reach their destinations efficiently while supporting innovation and sustainability in marine transportation."

Spanning from April 1, 2024, to March 31, 2027, the investments include more than \$170 million in the Montreal to Lake Ontario (MLO) region and \$180 million in the Welland Canal region.

These upgrades will enhance critical infrastructure, ensuring strong supply chain links and reliable transportation for goods.

Highlights of the planned work include: maintaining and upgrading locks and bridges; improving energy infrastructure; and upgrading mechanical and structural systems to extend the lifespan of critical assets. 

La Voie Maritime investit plus de 350 millions de dollars dans ses infrastructures

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a fait l'annonce d'un investissement de plus de 350 millions de dollars pour moderniser ses infrastructures au cours des trois prochaines années. Ces investissements contribueront au maintien et à la fiabilité de la Voie Maritime, tout en créant des emplois et en renforçant les communautés locales.

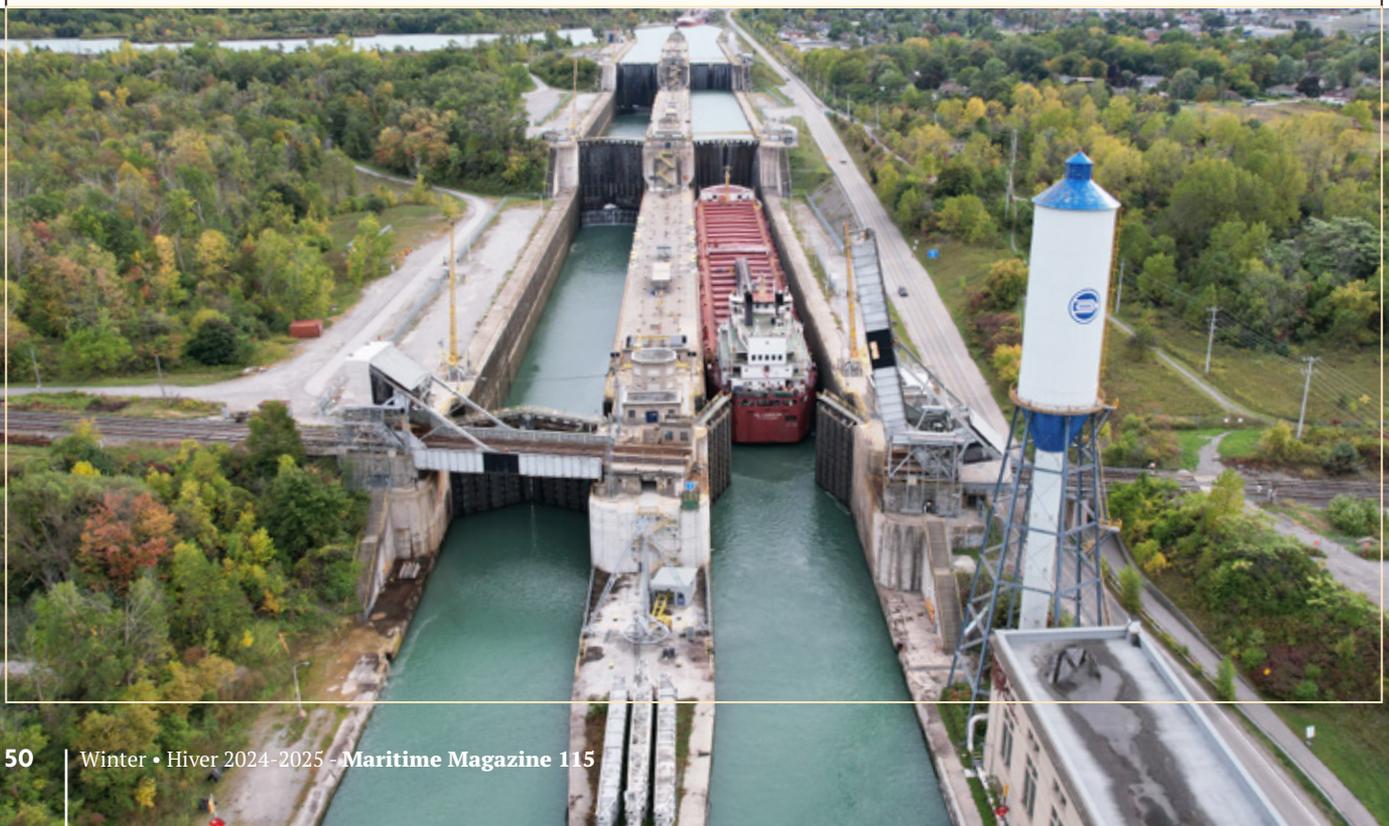
« Ces investissements témoignent de notre engagement à offrir aux Canadiens et Canadiennes une chaîne d'approvisionnement à la fois résiliente et durable, explique Jim Athanasiou, président et chef de la direction de la CGVMSL.

Ces investissements, qui seront effectués entre le 1er avril 2024 et le 31 mars 2027, comprendront plus de 170 millions de dollars dans la région Montréal-Lac Ontario (MLO), et 180 millions de dollars dans la région du canal Welland.

Ces travaux de modernisation amélioreront les infrastructures essentielles, garantissant ainsi la solidité des liens de la chaîne d'approvisionnement et la fiabilité des transports des marchandises.

Points saillants des travaux prévus : entretien et mise à niveau des écluses et des ponts; amélioration des infrastructures énergétiques; et mise à niveau des stratégies mécaniques et structurelles afin de prolonger la durée des actifs essentiels. 

@SLSMC





Toronto

→ **3.5 hours**

Ottawa

→ **1 hour**

Montreal

→ **2 hours**

U.S.A.

→ **10 minutes**

New York City

→ **6.5 hours**

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



Port of Johnstown

Ontario, Canada

**Division of the Township of
Edwardsburgh Cardinal**

**3035 County Rd 2
Johnstown, Ontario K0E 1T1**

**generalinfo@portofjohnstown.com
Twitter: @portofjohnstown.com**

Eastern Ontario's Premier Port

www.portofjohnstown.com • 613.925.4228

The HOPA Ports enjoyed a strong year overall while continuing to build greater capacities and efficiencies. The first test shipments were received at the improved Port of Oshawa Grain Export Terminal in mid-October. The \$35-million expansion and modernization led by HOPA Ports with a \$14 million from the NTCF now has 20,000 mt of storage capacity and a vessel-loading rate of 12,000 mt daily.

A new dual truck unloading structure is capable of handling 700 mt hourly. “The Durham region farmers tell us they can deliver two truckloads a day rather than one with this faster service at a port closer than the Hamilton grain terminal across the GTHA is for them,” Mr. Hamilton shares.

With crop yields rising consistently between six and eight per cent over the last decade, Mr. Hamilton expects the grain now going to Oshawa to be replaced at Hamilton with a natural increase in annual production.

At the Port of Hamilton, SucroCan Sourcing LLC had approximately 180,000 mt of sugar arrive in 2024. The company is set to open Canada’s largest sugar refinery this year with a \$135-million investment at Pier 15 that will provide a future annual refining capacity of one million mt.

“We worked closely with SucroCan to understand its location and logistical needs, and those of its customers,” Mr. Hamilton says. “The new refinery in the heart of southern Ontario’s food processing cluster has access to marine, rail and highway transportation options.”

It’s for similar reasons that P&H Milling Group and Parrish & Heimbecker Limited have expanded their existing facility at Pier 10 with a third new flour mill and two additional storage silos for the required grain products to meet Ontario’s baking industry boom.

A new transloading facility built for NSD Warehouse & Distribution East Inc. is housing steel coils for construction and manufacturing uses in and around Hamilton.

Meanwhile, the occupancy demand at the Thorold Multimodal Hub is much greater than anticipated. “We’re now working closely with the Seaway to develop another dock wall there and with our partners to establish rail services,” Mr. Hamilton says.

Other plans include HOPA Ports collaborating with Beowulf Electricity & Data Inc., the owner of 728 hectares (1,800 acres) of land in Somerset, New York, to create a binational shortsea shipping trade corridor. The partnership aims to establish a regular ferry service along the nearly 60 kilometres (37 miles) across Lake Ontario between the Port of Oshawa and a planned multimodal shipping terminal at the site of the New York coal plant retired five years ago.

“We have a project that can significantly lower road congestion and its related emissions as it also helps the trucking industry to deal with driver shortages by having the containers roll on and off a vessel with trucking or rail power to continue their delivery on both sides,” Mr. Hamilton explains. “We still need customs support to clear the way for this and other crucial shortsea shipping initiatives within the Great Lakes to cut road congestion and emissions.”

Strong Windsor construction

The Windsor Port Authority’s president and CEO, Steve Salmons, echoes that view. “The federal government needs to review the role of the Canadian Border Services Agency

américains pourraient porter certains prix à des niveaux insoutenables pendant un certain temps. Cependant, il voit aussi que l’interdépendance déjà considérable des économies canadienne et américaine pourrait encore augmenter compte tenu des conflits commerciaux persistants avec la Chine, de l’agression russe en Ukraine et des conflits au Moyen-Orient. « La région des Grands Lacs, avec un PIB de quelque 6000 milliards de dollars américains, serait le troisième plus grand pays au monde, fait-il remarquer. Et imposer des tarifs douaniers ne signifie pas que vous pouvez créer au pays les industries que vous voulez. »

Les ports de l’APHO ont connu une bonne année dans l’ensemble, tout en continuant d’accroître ses capacités et son efficacité. À la mi-octobre, le terminal céréalier amélioré d’Oshawa a reçu ses premiers chargements d’essai. Grâce au projet de 35 millions de dollars d’agrandissement et de modernisation – mené par l’APHO avec un apport de 14 millions de dollars du FNCC –, il dispose maintenant d’une capacité de stockage de 20 000 tonnes et peut charger des navires à raison de 12 000 tonnes par jour.

Une nouvelle structure de déchargement de deux camions peut recevoir 700 tonnes à l’heure. « Les agriculteurs de la région de Durham nous disent qu’ils peuvent livrer deux camions par jour plutôt qu’un seul, avec ce service plus rapide, à un port plus proche pour eux que le terminal céréalier de Hamilton, de l’autre côté du Grand Toronto », dit M. Hamilton.

Comme les rendements agricoles ont constamment augmenté de 6 à 8 % au cours de la dernière décennie, M. Hamilton s’attend à ce que l’augmentation naturelle de la production annuelle permette à Hamilton de remplacer les céréales qui iront maintenant à Oshawa.

Au port de Hamilton, l’entreprise SucroCan Sourcing a reçu environ 180 000 tonnes de sucre en 2024. Elle est en voie d’ouvrir la plus grande raffinerie de sucre du Canada cette année, à la suite d’un investissement de 135 millions de dollars au quai 15 qui lui donnera une capacité de raffinage de 1 million de tonnes par année.

« Nous avons travaillé étroitement avec SucroCan pour comprendre ses besoins en matière de place et de logistique, et les besoins de ses clients, dit M. Hamilton. La nouvelle raffinerie, au cœur du pôle de transformation alimentaire du sud de l’Ontario, a accès à des options de transport maritime, ferroviaire et routier. »

Pour des raisons semblables, le groupe P&H Milling et la société Parrish & Heimbecker ont agrandi leurs installations au quai 10, ajoutant une troisième minoterie et deux silos pour les produits céréaliers nécessaires à l’essor de l’industrie boulangère ontarienne.

Une nouvelle installation de transbordement construite pour NSD Warehouse & Distribution East Inc. abrite des bobines d’acier destinées aux secteurs de la construction et de la fabrication à Hamilton et environs.

Pendant ce temps, la demande est beaucoup plus forte que prévu au centre multimodal de Thorold. « Nous travaillons maintenant étroitement avec la Voie maritime pour y ajouter un mur de quai, et avec nos partenaires pour y établir des services ferroviaires », dit M. Hamilton.

Par ailleurs, l’APHO collabore avec Beowulf Electricity & Data Inc., propriétaire de 728 hectares (1800 acres) à Somerset (New York) pour créer un corridor binational de transport maritime à courte distance. Le partenariat vise à établir un service régulier de traversier franchissant les presque 60 km (37 milles)



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

so that the CBSA's mandate expands from simply protecting our borders to also promoting safe and secure trade between Canada and other nations," he says. "Right now we have the irony of Transport Canada providing us with \$12.5 million to develop a shortsea shipping terminal and the CBSA saying it doesn't see the business case to staff it."

A call for tenders was set for early in January that would involve building a new warehouse and expanding the shorewall to accommodate three rather than two vessels in anticipation of container traffic. Various scenarios are being explored to get this container service going a.s.a.p., including the possibility of pre-clearance at the Port of Montreal where containers would be unloaded onto a smaller Seaway vessel and/or a binational agreement on custom-cleared shipments.

Meanwhile, PortWindsor had a banner 2024 year in terms of handling aggregate and cement for local construction projects. Some of that demand may be curtailed towards the end of 2025 with the \$6.4-billion Gordie Howe International Bridge set to open to September, but the port expects a robust spring and summer to provide the materials necessary for its completion.

The aggregate and cement deliveries offset the steep decline in shipments of salt. "Historically accounting for as much as 40 per cent of our cargo volume, Windsor Salt Mine went through a long strike followed by a mine closure for an inventory adjustment," Mr. Salmons relates. "The good news is the company anticipates reopening the mine and ramping

sur le lac Ontario entre le port d'Oshawa et le terminal multimodal projeté sur le site de la centrale au charbon de New York qui a été mise hors service il y a cinq ans.

« Nous avons un projet qui pourrait sensiblement réduire la congestion routière et les émissions connexes, tout en aidant le secteur du camionnage face à la pénurie de conducteurs, en chargeant des conteneurs en mode roulier ferroviaire ou routier de sorte qu'ils arrivent à destination des deux côtés, explique M. Hamilton. Nous avons encore besoin de la collaboration des douanes pour faciliter ce projet et d'autres initiatives importantes de transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs pouvant réduire la congestion routière et les émissions. »

La construction va bien à Windsor

Le PDG de l'Administration portuaire de Windsor abonde dans le même sens. « Il faut que le gouvernement fédéral révise le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada de sorte que son mandat ne se limite pas à protéger nos frontières mais vise aussi la promotion d'un commerce sûr et sécuritaire entre le Canada et d'autres nations, dit-il. Aujourd'hui, il est ironique que Transports Canada nous fournit 12,5 millions de dollars pour créer un terminal de transport maritime à courte distance et que l'ASFC ne trouve pas qu'il soit justifié d'y affecter du personnel. »

Un appel d'offres a été prévu au début de janvier pour la construction d'un nouvel entrepôt et l'agrandissement du mur de rive afin qu'il puisse recevoir trois navires plutôt que

PORT OF TORONTO *Your direct link to the heart of the city and beyond*

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

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

@PortsToronto | www.PortsToronto.com

OWNED AND OPERATED BY:
PORTS TORONTO

deux, en prévision du trafic de conteneurs. Divers scénarios sont à l'étude pour lancer ce service pour conteneurs aussi vite que possible, y compris le prédédouanement au port de Montréal, où les conteneurs seraient transbordés sur de plus petits navires, et/ou un accord binational sur les expéditions dédouanées.

Entre-temps, le port de Windsor a connu une bonne année 2024 avec les granulats et le ciment pour des projets de construction locaux. La demande s'atténuera vers la fin 2025, le pont international Gordie Howe – un projet de 6,4 milliards de dollars – devant ouvrir en septembre, mais elle restera forte au printemps et à l'été pour les matériaux nécessaires à son achèvement.

Les livraisons de granulats et de ciment ont compensé la forte baisse d'expéditions de sel. « Sel Windsor, qui représentait historiquement jusqu'à 40 % de notre volume, a vécu une longue grève, puis une fermeture de mine pour cause d'ajustement d'inventaire, dit M. Salmons. La bonne nouvelle est que l'entreprise prévoit rouvrir la mine et rétablir la production en 2025, mais il faudra du temps pour récupérer certains clients. »

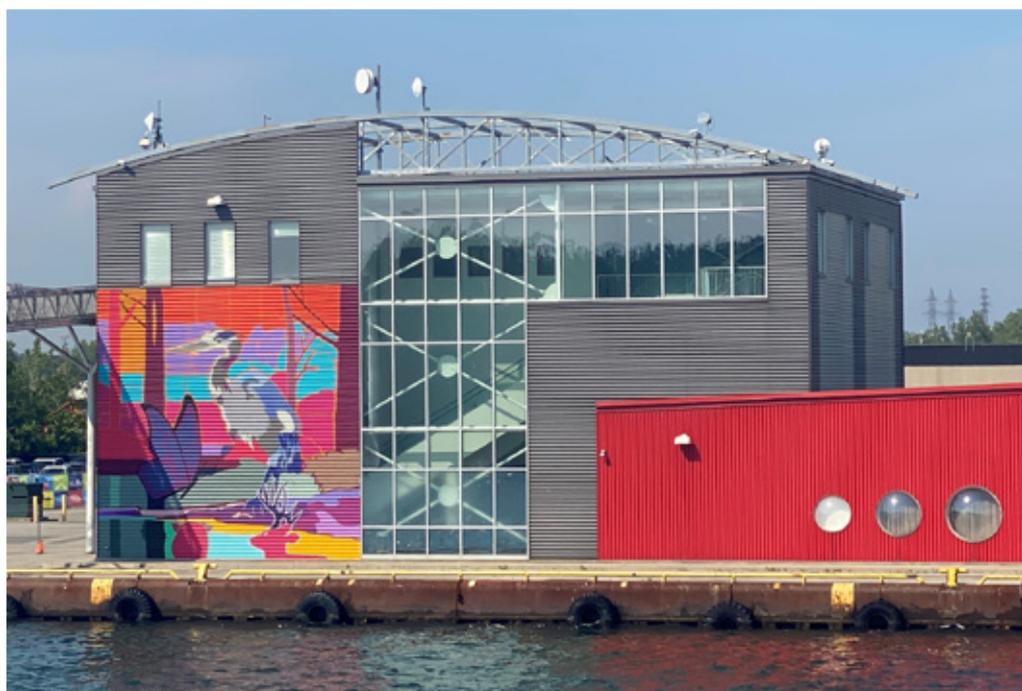
Les expéditions de céréales ont été fortes, mais finalement moins qu'en 2024 parce qu'Archer Daniels Midland

up production again in 2025, but it's going to take some time to win back some customers.”

Grain shipments were strong but totalled significantly

Shagi, a new mural at the Port of Toronto Cruise Ship Terminal, was created by First Nation artist Que Rock.

La nouvelle fresque murale Shagi qui orne le terminal de croisières du port de Toronto a été créée par l'artiste autochtone Que Rock.



lower in 2024 due to Archer Daniels Midland (ADM) having to shut its grain terminal for six weeks to carry out its major expansion and upgrades.

“The great news is all this modernization is scheduled to be completed by mid-summer which will speed up truck deliveries of local grain by streamlining that process, as well as increase the loading capacity for shipping the processed grain,” Mr. Salmon says. “So we’re expecting to establish new records if all goes according to plan.”

PortsToronto embraces innovation

At PortsToronto, cargo volumes remained relatively steady compared to 2023 despite the higher costs of some imports. A new business plan developed last year is designed to expand PortsToronto’s role as a gateway. “It fits into our broader vision of Transportation Reimagined in which the Port of Toronto plays a big part and becomes all the more important as we continue to face housing challenges that require a greater tonnage of concrete and aggregate for construction,” notes President and CEO RJ Steenstra. “The plan has received support from the City of Toronto economic development plan.”

PortsToronto now has a vice president of marine to focus on this sector’s potential at the port. “I’m very happy that we’ll have dedicated leadership for our port business and greater focus on what we need to do to facilitate the movement of goods, because I think we’re just at the tip of the potential of what we do in terms of both import/export cargo and shortsea shipping between locations on the Great Lakes,” Mr. Steenstra shared.

In November, PortsToronto announced a new strategic partnership with Plug and Play, a leading global innovation platform based in Silicon Valley, to foster digital solutions and to accelerate innovation for the port and its partners. “We’re still in the early stages but look forward to delivering solutions in the short and long term to enhance the travel experience for our passengers, drive efficiencies in our port operations to improve the movement of goods and to build on Toronto’s reputation as a tech and innovation centre globally,” Mr. Steenstra says. “It’s about building value through problem solving and not just about technology and Plug and Play will facilitate connections with their partners globally to find solutions to everything from supply chain issues to cybersecurity challenges to how to advance cleaner energy and enhance community relations with social initiatives... We’re really excited by all of this!”

In 2024, the port welcomed almost 18,000 passengers on 34 ship calls. The number of ship calls is expected to rise to 48 ship calls next year when Victory Cruise Lines returns with two vessels for the first time since 2022. Victory’s owner is reviving the brand after buying back the ships at auction following the bankruptcy of American Queen Voyages.

“We see this segment as having significant growth potential because the Great Lakes fascinate a huge number of people seeking adventure itineraries, and the cruise lines appreciate Canada’s safety and stability,” Mr. Steenstra stated. 

(ADM) a dû fermer son terminal céréalier pendant six semaines pour des travaux majeurs d’agrandissement et d’amélioration.

« Heureusement, toute cette modernisation devrait être achevée au milieu de l’été, et la simplification du processus accélérera les livraisons de céréales locales par camion en même temps que la capacité de chargement des céréales transformées sera augmentée, note M. Salmons. Ainsi, nous prévoyons établir de nouveaux records si tout va bien. »

PortsToronto mise sur l’innovation

À PortsToronto, les volumes de fret sont restés relativement stables par rapport à 2023, malgré l’augmentation des coûts de certaines importations. Un plan d’entreprise élaboré l’année passée vise à amplifier le rôle du port comme point de passage. « Il s’insère dans notre vision du “transport réinventé”, voulant que le port de Toronto joue un plus grand rôle et devienne d’autant plus important alors que les problèmes persistants de logement exigent davantage de béton et de granulats pour la construction, dit le PDG RJ Steenstra. Le plan a été appuyé dans le plan de développement économique de la Ville de Toronto. »

@??

PortsToronto a maintenant un vice-président chargé des affaires maritimes, qui se concentrera sur le potentiel de ce secteur. « Je suis enchanté du fait que nous aurons un leadership affirmé pour notre activité portuaire, avec davantage d’attention consacrée à ce que nous devons faire pour faciliter le transport de biens, dit M. Steenstra. Je crois que nous effleurons à peine le potentiel en ce qui concerne le fret tant importé qu’exporté et le transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs. »

En novembre, PortsToronto a annoncé un partenariat stratégique avec l’entreprise chef de file mondial en matière d’innovation Plug and Play, de Silicon Valley, pour promouvoir des solutions numériques et accélérer l’innovation pour le port et ses partenaires. « Nous en sommes encore aux premiers pas, mais nous entendons fournir des solutions à court terme et à long terme qui rehausseront l’expérience vécue par nos passagers, qui permettront des gains en efficacité dans nos opérations pour améliorer le mouvement de biens et qui renforceront la renommée de Toronto comme centre de technologie et d’innovation, dit M. Steenstra. Il s’agit d’apporter de la valeur en réglant des problèmes, et ce n’est pas seulement une question de technologie. Plug and Play facilitera les rapprochements avec ses partenaires de par le monde afin de trouver des solutions, par exemple, à des problèmes de chaîne d’approvisionnement ou de cybersécurité, ou pour promouvoir une énergie plus propre ou améliorer les relations communautaires grâce à des initiatives sociales... Nous sommes emballés par toutes ces possibilités! »

En 2024, le port a accueilli presque 18 000 passagers en 34 escales de navires. Selon les prévisions, le nombre d’escales augmentera à 48 l’année prochaine, quand la compagnie de croisières Victory reviendra, avec deux navires, pour la première fois depuis 2022. Le propriétaire de Victory ressuscite la marque après avoir acheté les navires aux enchères menées à la suite de la faillite d’American Queen Voyages.

« Nous croyons que ce segment recèle un grand potentiel de croissance, parce que les Grands Lacs fascinent un vaste public en quête d’itinéraires d’aventure, et les compagnies de croisières apprécient la sécurité et la stabilité du Canada », affirme M. Steenstra. 

Building a stronger trade network for all Canadians



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 CIBC Québec



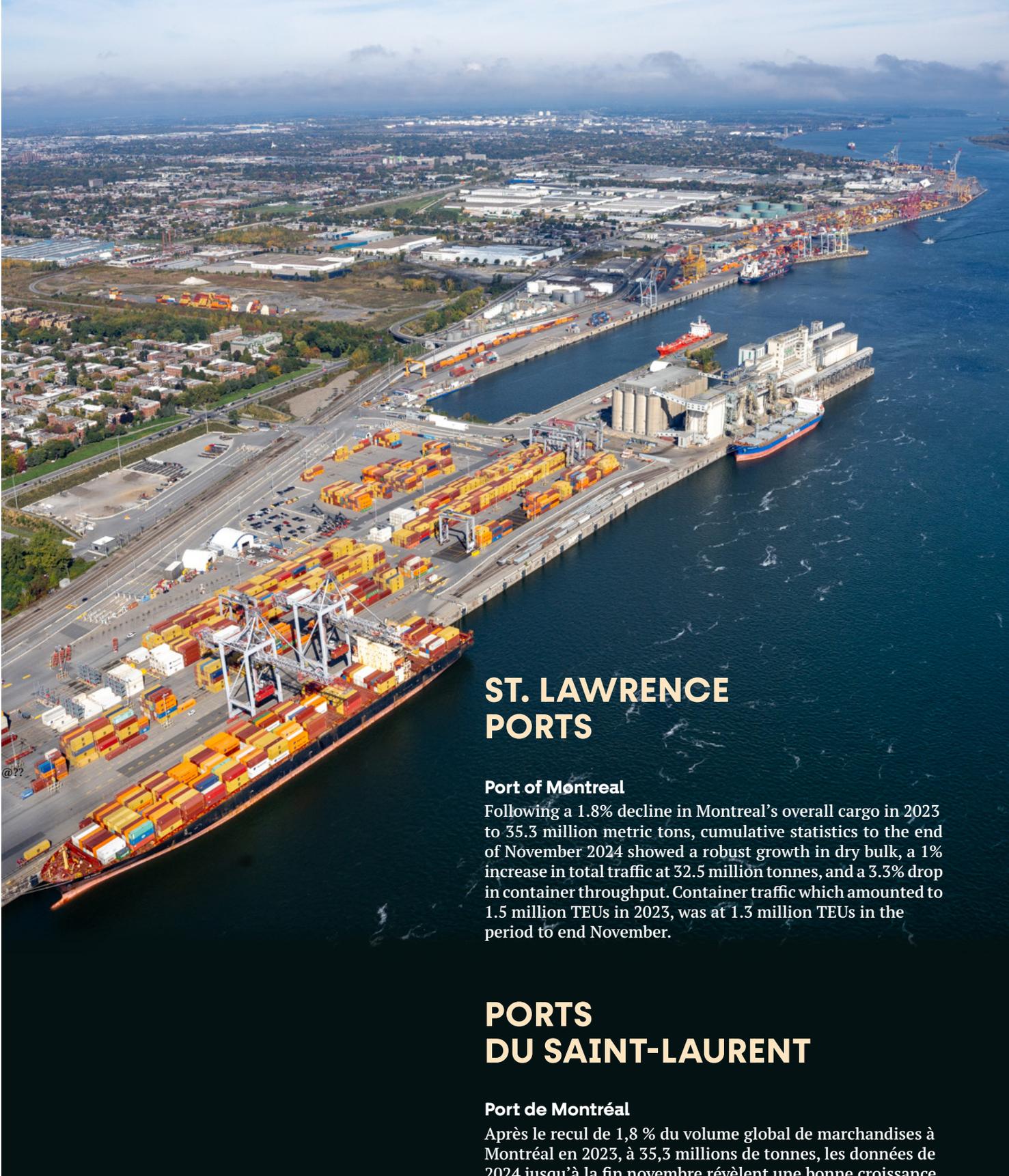
Bâtir un réseau commercial fort pour tous les Canadiens

PORT  MONTRÉAL x 

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  Québec 





ST. LAWRENCE PORTS

Port of Montreal

Following a 1.8% decline in Montreal’s overall cargo in 2023 to 35.3 million metric tons, cumulative statistics to the end of November 2024 showed a robust growth in dry bulk, a 1% increase in total traffic at 32.5 million tonnes, and a 3.3% drop in container throughput. Container traffic which amounted to 1.5 million TEUs in 2023, was at 1.3 million TEUs in the period to end November.

PORTS DU SAINT-LAURENT

Port de Montréal

Après le recul de 1,8 % du volume global de marchandises à Montréal en 2023, à 35,3 millions de tonnes, les données de 2024 jusqu’à la fin novembre révèlent une bonne croissance du vrac sec, une diminution de 3,3 % des conteneurs et une légère progression, de 1,1 % au total, à 32,5 millions de tonnes. Le trafic conteneurs, qui était de 1,5 million d’EVP en 2023, était à 1.3 million d’EVP pour l’année jusqu’à la fin novembre.

Julie Gascon, President and CEO of the Montreal Port Authorities, sees “tremendous” development potential for the St. Lawrence-Great Lakes corridor.

Julie Gascon, PDG de l’Administration portuaire de Montréal, perçoit un énorme potentiel de développement dans le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs.

@MPA

Thus the final total cargo for 2024 may not match the 2023 numbers due to the impact of a series of limited strikes and work stoppages in October and November. Cargo-handling activities resumed at all terminals on November 16 after Canada's Labour Minister Steve MacKinnon took direct action to re-open the port. Subsequently, the Maritime Employers Association and the CUPE Local 375 union representing 1,300 longshoremen agreed to a 90-day mediated negotiating process to resolve automation, work-life balance and other issues.

Meanwhile, among the various highlights in 2024 was a partnership agreement between the Montreal Port Authority (MPA) and Vietnam Maritime Administration which resulted in the port welcoming its first direct ocean freight from Vietnam. On August 25, the Azoresborg docked at the Port of Montreal's Viau Terminal from the Port of Haiphong, carrying 198 containers of high-value energy storage units. In a constantly evolving market, Asia now accounts for 27% of the port's box business.

Strengthening rail infrastructure

Last year was also noteworthy on the rail infrastructure front. July marked the completion of an extensive project to optimize rail capacity, a flagship project to improve the performance and fluidity of its logistics services. Phased in over three years at a total cost of \$62.4 million, this ambitious project that extends from Bourbonnière Avenue to Panet Street, near the Jacques-Cartier Bridge, signals a major increase in the Port of Montreal's rail capacity.

What is described as "The Montreal Model" is based on seamless intermodal transfers that make it possible to reach a pool of 110 million consumers. Every year, the port's rail network moves 2,500 km of rail cars.

In a related development, the MPA kicked off structural work on its Pie-IX rail bridge rehabilitation project. Scheduled for December 2025, the project works will ensure the long-term viability of the rail link, improve supply chain fluidity, increase rail capacity and optimize the flow of goods on the Port's rail network.

With a budget of \$42.41 million, the project involves restoring the aging infrastructure, adding a fourth track to the structure to create a rail link that is 200 metres long, and building three rail storage tracks for the Lantic sugar refinery. These three storage lanes will make it possible for Lantic to increase its sugar-car storage capacity and boost production to meet demand from companies in Quebec and Ontario.

During a luncheon organized by the Chamber of Commerce of Metropolitan Montreal (CCMM), Julie Gascon, MPA President and CEO, underlined her support for an ambitious vision on how to develop the St. Lawrence-Great Lakes corridor, a huge market served by the Port of Montreal, home to 66% of the population and 75% of Canadian manufacturing production. She called for concerted action to chart a roadmap for tomorrow's St. Lawrence-Great Lakes supply chain.

"The development potential for the St. Lawrence-Great Lakes corridor is tremendous. We need to join forces and mobilize the ports, the logistics industry and the business community to strengthen our supply chains and meet the demands of our market," said Ms. Gascon.

The port chief executive also reaffirmed the MPA's priorities for the coming years, including the significant expansion

Il reste qu'au final, le total de 2024 pourrait être inférieur à celui de 2023 en raison de la série de grèves limitées et autres arrêts de travail en octobre et novembre. Les activités ont repris à tous les terminaux le 16 novembre lorsque le ministre du Travail du Canada Steve MacKinnon est intervenu pour rouvrir le port. Par la suite, l'Association des employeurs maritimes et la section locale 375 du SCFP qui représente 1300 débardeurs ont convenu d'un processus de médiation de 90 jours pour régler les questions de l'automatisation, de la conciliation travail-vie personnelle et autres.

Pendant ce temps, parmi les points saillants de 2024, un accord de partenariat a été conclu entre l'Administration portuaire de Montréal (APM) et l'Administration maritime du Vietnam, et le port a reçu sa première livraison de fret en provenance directe du Vietnam. Le 25 août, l'Azoresborg s'est amarré au terminal Viau du port de Montréal, étant parti du port de Haiphong chargé de 198 conteneurs d'unités de stockage d'énergie de grande valeur. Dans un marché en pleine évolution, l'Asie représente maintenant 27 % du volume conteneurs du port.

Renforcement de l'infrastructure ferroviaire

L'année écoulée a aussi été marquante pour l'infrastructure ferroviaire. En juillet, un vaste projet visant à optimiser la capacité ferroviaire a été mené à bien. Il améliorera le rendement et la fluidité des services logistiques du port. L'ambitieux projet échelonné sur trois ans, d'un coût total de 62,4 millions de dollars, vise un territoire allant de l'avenue Bourbonnière à la rue Planet, près du pont Jacques-Cartier. Il augmente sensiblement la capacité ferroviaire du port de Montréal.

Ce qu'on appelle le « modèle Montréal » repose sur la fluidité des transferts intermodaux et permet de rejoindre un bassin de 110 millions de consommateurs. Chaque année, le réseau ferroviaire du port assure le transport de 2500 km de wagons.

Par ailleurs, l'APM a entamé les travaux structuraux dans son projet de réfection du pont ferroviaire Pie-IX. L'aboutissement est prévu en décembre 2025. Il assurera la pérennité du lien ferroviaire, il améliorera la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, il augmentera la capacité ferroviaire et il optimisera la circulation de marchandises sur le réseau ferroviaire du port.

D'un budget de 42,41 millions de dollars, le projet remettra à neuf l'infrastructure vieillissante, il ajoutera une quatrième voie ferrée sur la structure pour créer un lien ferroviaire d'une longueur de 200 mètres sur le pont, et il construira trois voies de stockage ferroviaire pour la raffinerie de Sucre Lantic. Ces trois voies de stockage permettront à Sucre Lantic d'augmenter sa capacité d'entreposage de wagons de sucre et sa production, afin de répondre à la demande des entreprises du Québec et de l'Ontario.

Lors d'un déjeuner-causerie organisé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), la PDG de l'APM, Julie Gascon, a exprimé tout son appui à une vision ambitieuse du développement du corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, énorme marché desservi par le port de Montréal représentant 66 % de la population du Canada et 75 % de sa production manufacturière. Elle a lancé un appel à la mobilisation pour planifier la chaîne logistique Saint-Laurent-Grands Lacs de demain.



Your reliable shipping partner.

As a North American leader in transportation and logistics, we partner with ports and global shipping lines to power supply chains. Streamlined operations keep you ahead, delivering what matters most to your customers.

Faster. Seamless. Direct. Intermodal shipping.

www.cn.ca

of container capacity through completion of the “generational” Contrecœur terminal project while respecting the environment. In an interview in 2024 with *Maritime Magazine*, Paul Bird, Chief Commercial Officer, indicated that 2029 was the targeted start-up of operations, assuming all proceeds on schedule.

« Le potentiel de développement est extraordinaire pour le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, dit Mme Gascon. Il faut unir nos forces et mobiliser les ports, l’industrie de la logistique et la communauté d’affaires pour renforcer nos chaînes d’approvisionnement et répondre aux besoins de notre marché. »

La dirigeante du port a aussi réaffirmé les priorités de l’APM pour les années à venir, y compris l’augmentation considérable de sa capacité conteneurs grâce au projet « générationnel » de terminal à Contrecœur, dans le respect de l’environnement. En 2024, en entrevue avec le *Maritime Magazine*, Paul Bird, vice-président exécutif au développement commercial de l’APM, indiquait que l’objectif était de lancer les opérations en 2029, en supposant que tout se déroule comme prévu.



Among the highlights at the Port of Montreal in 2024 was the completion of a \$62.4 million project to optimize rail capacity.

Parmi les développements notables de 2024 au port de Montréal, le projet de 62,4 millions de dollars optimisant la capacité ferroviaire a été mené à bien.

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



Urgence Marine Environment

Call : 514 640-3138

IMMEDIATE RESPONSE 24/7

**Providing planned maintenance
& emergency environmental services**

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

for over 35 years!

www.ume-qc.com

Port of Québec

After handling 27.8 million metric tons of goods in 2023, the Port of Québec may not match that total in 2024 when final statistics are compiled. The year-to-date total at the end of October amounted to 18.3 million tons versus the year-earlier 19.6 million tons, representing a 7% decline.

Looking at different cargo categories, petrochemical products were steady at 8.6 million tons while agrifood at 2.2 million tons and construction materials at 1.1 million tons showed robust growth. Steel-related activity was down, reflecting the lower world prices and demand for iron ore.

In 2024, the Port of Québec ended a stellar season with virtually the same number of cruise arrivals it welcomed in 2023, and that was a record-breaking year. A total of 154,299 cruise passengers transited the cruise terminal in 2024, versus 150,000 recorded the previous year.

A major development in late 2024 was the announcement by the Canadian Government of \$22.5 million in financial assistance to the Port of Québec to support the electrification of its three docks welcoming cruise ships and the two docks hosting merchant vessels. This is a key plank in the Port's ambitious

Port de Québec

Le port de Québec avait manutentionné 27,8 millions de tonnes en 2023, mais il se peut qu'en fin de compte, ce ne soit pas autant en 2024. À la fin octobre 2024, le volume était de 18,3 millions de tonnes contre 19,3 millions pour la même période en 2023, soit 7 % de moins.

Les produits pétrochimiques étaient stables, à 8,6 millions de tonnes, alors que l'agroalimentaire, avec 2,2 millions de tonnes, et les matériaux de construction, 1,1 million de tonnes, affichaient une bonne croissance. L'activité liée à l'acier était en baisse, par suite de la faiblesse des prix mondiaux et de la demande de minerai de fer.

La saison 2024 des croisières a été bonne. Le port de Québec a accueilli essentiellement le même nombre de croisières qu'en 2023, qui était une année record. En tout, 154 299 passagers ont transité par le terminal des croisières en 2024, contre 150 000 l'année précédente.

Fait important à la fin de 2024, le gouvernement canadien a annoncé une aide financière de 22,5 millions de dollars au Port de Québec pour l'électrification de ses trois quais de croisières et deux quais des navires marchands. Il s'agit d'une



After piloting numerous infrastructure and other projects at the Port of Québec for 14 years, Mario Girard is taking up the post of Quebec Delegate General in Tokyo in mid-February.

Après avoir dirigé de nombreux projets d'infrastructure et autres au port de Québec pendant 14 ans, Mario Girard deviendra délégué général du Québec à Tokyo à la mi-février.

@MARITIME MAGAZINE AND QPA



PORT  TROIS-RIVIÈRES

Plaque tournante en innovation,
durabilité et efficacité logistique

*A hub for innovation, sustainability
and logistics efficiency*

sustainable development plan which targets a 40% reduction in greenhouse gases (GHGs) over its entire territory by 2035.

The Federal Government's financial assistance fits within Transport Canada's Green Marine Corridors Program – Clean Ports. It is a major milestone toward the Port of Québec's dockside electrification, a project evaluated at \$55 million. The Port intends to pursue talks with the Québec Government to secure the remaining investments needed to complete this project.

Once all conditions are met, the project could consist in installing five electrical connection stations to serve three docks dedicated to cruise operations and two docks for general cargo ships connected to the resupply of the mining industry in the Canadian North.

“We have made dockside ship electrification a pillar of our Vision 2035 for good reason. This project will position the Port of Québec as a world leader and will have a major impact on the decarbonization

of port activities in Québec City. We are very pleased to reach this major threshold, » noted Port of Québec President and CEO, Mario Girard.

An item to retain: Mr. Girard, who has been at the helm of the port for 14 years, will be taking up a new post on February 17 as Quebec Delegate General in Tokyo.

Port of Sept-Îles continues record trajectory

After a record-breaking year of 36.6 million metric tons handled in 2023, the forward momentum is continuing for the Port of Sept-Îles (PSI). Port officials anticipate the final cargo figures for 2024 will show a new tonnage record of nearly 40 million tons.

The impressive performance of the Quebec North Shore St. Lawrence port has certainly attracted the attention of the global maritime industry – as illustrated by the PSI recently winning the «Best Specialist Dry Bulk Port Award 2024» of the International Bulk Journal (IBJ).

«It has taken almost 15 years, unwavering determination, boldness, and a deep conviction from all the resources of the organization to ensure that the operation and completion of the largest port project in Canada at the time can now bring this great international recognition to our entire crew,» proudly declared Pierre D. Gagnon, CEO of the Port of Sept-Îles.

Iron ore also gained strategic recognition nationally, he opined. In 2024, the governments of Quebec and Canada added aluminum and high-purity iron, two resources handled at the

mesure phare pour atteindre les objectifs ambitieux de son plan de développement durable qui vise une réduction de 40 % des gaz à effet de serre (GES) sur l'ensemble du territoire portuaire d'ici 2035.

L'aide financière du gouvernement fédéral s'inscrit dans le cadre du volet Ports propres du Programme de corridors maritimes verts de

Transports Canada. Elle constitue un jalon important dans l'électrification des quais du port de Québec, un projet évalué à 55 millions de dollars. Le Port entend poursuivre les discussions avec le gouvernement du Québec pour s'assurer le reste des investissements nécessaires à la concrétisation de ce projet.

Lorsque toutes les conditions seront réunies, le projet pourrait comprendre l'installation de cinq postes de branchement électrique desservant trois quais dédiés aux opérations de croisières et deux quais pour les navires de marchandises générales associés au réapprovisionnement de l'industrie minière du Nord canadien.

« Nous avons fait de l'électrification des navires à quai un pilier de notre vision 2035, et pour cause, dit le PDG du Port de Québec, Mario Girard. Il s'agit d'un projet qui positionnera le Port de Québec comme chef de file à travers le monde et qui aura un impact majeur pour la décarbonation des activités portuaires à Québec. Nous sommes très heureux de franchir cette étape importante aujourd'hui. »

Une nouvelle à retenir : M. Girard, qui était à la direction du port depuis 14 ans, quitte son poste et deviendra délégué général du Québec à Tokyo le 17 février.

De nouveaux records au port of Sept-Îles

Après une année record de 36,6 millions de tonnes de fret en 2023, l'élan se poursuit au port de Sept-Îles. Les responsables portuaires prévoient que les chiffres finaux de 2024 révéleront un nouveau record de presque 40 millions de tonnes.

L'impressionnante performance du port québécois sur la rive nord du Saint-Laurent a retenu l'attention de l'industrie maritime mondiale, au point où l'International Bulk Journal (IBJ) lui a récemment décerné le prix du meilleur port spécialisé dans le vrac solide en 2024.

« Il aura fallu, depuis voilà presque 15 ans, une détermination inébranlable, de l'audace, ainsi qu'une profonde conviction de la part de toutes les ressources de l'organisation, pour que l'opération et la réalisation du plus important chantier portuaire au Canada à l'époque puisse aujourd'hui

“We have made dockside ship electrification a pillar of our Vision 2035 for good reason.”

« Nous avons fait de l'électrification des navires à quai un pilier de notre vision 2035, et pour cause »

Mario Girard

Port of Québec President and CEO / PDG du Port de Québec



**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*

The virtual armada in the Bay of Sept-îles reflects the port's continuing record pace as North America's leading iron ore gateway.

L'armada virtuelle dans la baie de Sept-Îles reflète l'allure record que maintient le premier port pour le minerai de fer en Amérique du Nord.

PSI, to their lists of critical and strategic minerals.

This recognition allows PSI and all stakeholders in the Port-Cartier/Sept-Îles (IP PCSI) industrial-port area to remain confident in the upcoming developments of green steel and decarbonization projects expected to be confirmed in 2025.

«The Swedish company Stegra has been positioning itself since last year to build the first hydrogen and green steel production complex in North America, in the IP PCSI area, with economic spin-offs estimated at over 1.2 billion dollars annually,» recalled Mr. Gagnon.

In 2025, planned \$40 million in infrastructure investments will boost expansion and Mr. Gagnon sees cargo volume attaining 44 million tons.

procurer à toute l'équipe et au conseil d'administration cette belle grande reconnaissance internationale », a déclaré avec fierté Pierre D. Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles.

Il fait remarquer que le minerai de fer a aussi acquis une reconnaissance nationale comme ressource stratégique. En 2024, les gouvernements du Québec et du Canada ont ajouté l'aluminium et le fer de haute pureté, tous deux manutentionnés au port de Sept-Îles, à leurs listes de minéraux critiques et stratégiques.

Grâce à cette reconnaissance, le Port de Sept-Îles et toutes les parties prenantes de la zone industrialo-portuaire de Port-Cartier-Sept-Îles (IP PCSI) peuvent envisager avec assurance des projets d'acier vert et de décarbonation dont la confirmation est attendue en 2025.

« L'entreprise suédoise Stegra se prépare depuis l'année passée à construire dans la zone IP PCSI le premier complexe de production d'hydrogène vert et d'acier vert en Amérique du Nord, rappelle M. Gagnon. Les retombées économiques estimées s'élèveraient à plus de 1,2 milliard de dollars par année. »

En 2025, des investissements d'infrastructure planifiés de 40 millions de dollars stimuleront la croissance, et M. Gagnon croit que le volume de fret pourrait atteindre les 44 millions de tonnes.



Port de Trois-Rivières

Le plus grand projet d'infrastructure de l'histoire du port de Trois-Rivières a commencé en mai 2024. Il comprend la reconstruction du quai 17, la construction d'un nouveau quai 16 et des travaux aux terminaux adjacents. Coûtant presque 260 millions de dollars, le tout permettra d'accroître les activités des grands utilisateurs que sont Alcoa et G3 Canada, acteurs majeurs respectivement des secteurs de l'aluminium et de l'agroalimentaire. Le projet offre aussi la possibilité d'améliorer les réseaux routiers et ferroviaires du port et d'adopter de nouvelles technologies, ce qui contribuera à une chaîne d'approvisionnement plus efficace.

« Ce projet permettra la modernisation des installations portuaires, dit Gaétan Boivin, PDG du Port. En plus de fournir de nouveaux quais, il remplira le bassin, ajoutant 17 000 m² de superficie d'entreposage. Il s'insère dans notre plan Cap sur 2030 pour un port urbain et durable. »

Selon les données préliminaires, le port aura manutentionné quelque 3,5 millions de tonnes de fret en 2024. Comme dans le passé, le vrac solide (y compris les céréales) représente 80 % du trafic, les marchandises générales, 12 %, et le vrac liquide, 3 %.

Port de Saguenay

Au port de Saguenay, les administrateurs ont salué 2024 comme une bonne année tant pour les opérations maritimes que pour le développement de la zone industrialo-portuaire.

Environ 1 million de tonnes de marchandises ont été transbordées, et plus de 80 navires sont venus à son terminal maritime de Grande-Anse. Ce sera ainsi la deuxième meilleure année de l'histoire de l'Administration portuaire du Saguenay pour le volume manutentionné.

L'année 2024 a aussi établi un nouveau record pour les croisières internationales au quai de Bagotville : il y a eu 79 visites, et 94 700 passagers.

Les granules de bois exportés vers les marchés européens, le sel de déglacage et le vrac solide ou liquide à l'intention des industries de l'aluminium, du papier et de la métallurgie

Port of Trois-Rivières

The biggest infrastructure project in the history of the Port of Trois-Rivières began in May 2024. This consisted of the rebuilding of Pier 17, the construction of a new Pier 16 and work on the adjacent terminals. Costing nearly \$260 million, this big undertaking will bolster the activities of major users Alcoa and G3 Canada, respectively important players in the aluminium and agri-food industries. At the same time, the project offers an opportunity to improve the port's road and rail networks as well as new technologies – all of which contributes to a more efficient supply chain.

“In effect, this project will permit the port to modernize its installations,” says Gaetan Boivin, President and CEO. “In addition to providing new piers, filling in the basin will add 17,000 square metres of surface for warehousing activity. This falls under our Cap sur 2030 blueprint to become an urban and sustainable port.”

Meanwhile, preliminary statistics suggest the port will have handled about 3.5 million tons of cargo in 2024. As in previous years, solid bulk (including grain) generates 80% of the traffic, with general cargo representing 12% and liquid bulk 3%.

Port of Saguenay

At the Port of Saguenay, port officials have saluted 2024 as a good year both in maritime operations and the development of the industrial-port zone.

With some 1 million tonnes of goods transhipped and more than 80 ships received at its Grande-Anse Marine Terminal, 2024 ranked as the second best year in history for the Saguenay Port Authority in terms of volumes handled.

Similarly, 2024 was also a record year for international cruises at the Bagotville wharf, with 79 recorded visits carrying 94,700 passengers.

The export of wood pellets to European markets, the handling of de-icing salt, solid and liquid bulk intended for the aluminum, paper and metallurgical industries, accounted for a large share of

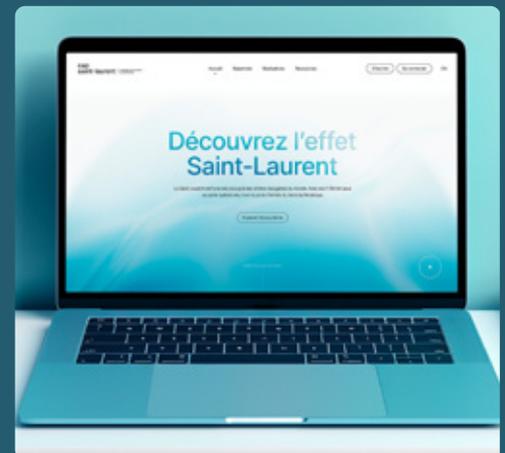
INSCRIVEZ VOTRE ORGANISATION À CAP SAINT-LAURENT !

REGISTER YOUR ORGANIZATION
WITH CAP SAINT-LAURENT !

*Vitrine de l'expertise maritime québécoise vers le
marché international.*

*Showcase of Quebec's maritime expertise to the
international market.*

**FAITES PARTIE DU RÉPERTOIRE ICI
BE PART OF THE DIRECTORY HERE**



Québec

SOCIÉTÉ DE
DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
DU SAINT-LAURENT

CARGO



Aerial view of major infrastructure work in progress at the Port of Saguenay.

Vue aérienne des grands travaux d'infrastructure en cours au port de Saguenay.

@SIPA

the cargo handled in 2024. Major transshipment operations of iron ore, pellets and residues, among other products, were also carried out along with large quantities of industrial parts and components and project cargo.

«The excellent results of the past year confirm the growing strategic role played by the Port of Saguenay within the North American logistics chain and the maritime ecosystem of Saguenay-St. Lawrence and the Great Lakes,» affirms Carl Laberge, President and CEO of the Port of Saguenay.

On the ground, work on the implementation of the mechanized conveyor system for solid bulk goods that will connect the marine terminal and the intermodal storage areas of the industrial-port zone has accelerated over the past year, including the completion of the civil engineering work portion. This major infrastructure project, financially supported by the governments of Quebec and Canada, will increase the efficiency of the Port of Saguenay's operations, thereby supporting the flexibility and resilience of the supply chain.

In addition to the implementation of the conveyor system, which is scheduled to enter service at the end of 2025, the Saguenay Port Authority also launched a project in 2024 to develop an additional 5,000 m² of storage space directly on its marine terminal. This project, also backed by the governments of Quebec and Canada, provides concrete support in optimizing the potential of the Port of Saguenay and developing its world-class industrial-port zone with 12 km² of land dedicated to large-scale industry. **M**

ont compté pour une bonne part du volume de fret en 2024. De grandes opérations de transbordement de minerai de fer, de boulettes et de résidus, entre autres, ont été effectuées. Il y a aussi eu de grandes quantités de pièces et composants industriels et de cargaisons spéciales.

« Les excellents résultats de l'année écoulée confirment le rôle stratégique croissant que joue le port de Saguenay dans la chaîne logistique et l'écosystème maritime du Saguenay-Saint-Laurent et des Grands Lacs », dit Carl Laberge, PDG du Port de Saguenay.

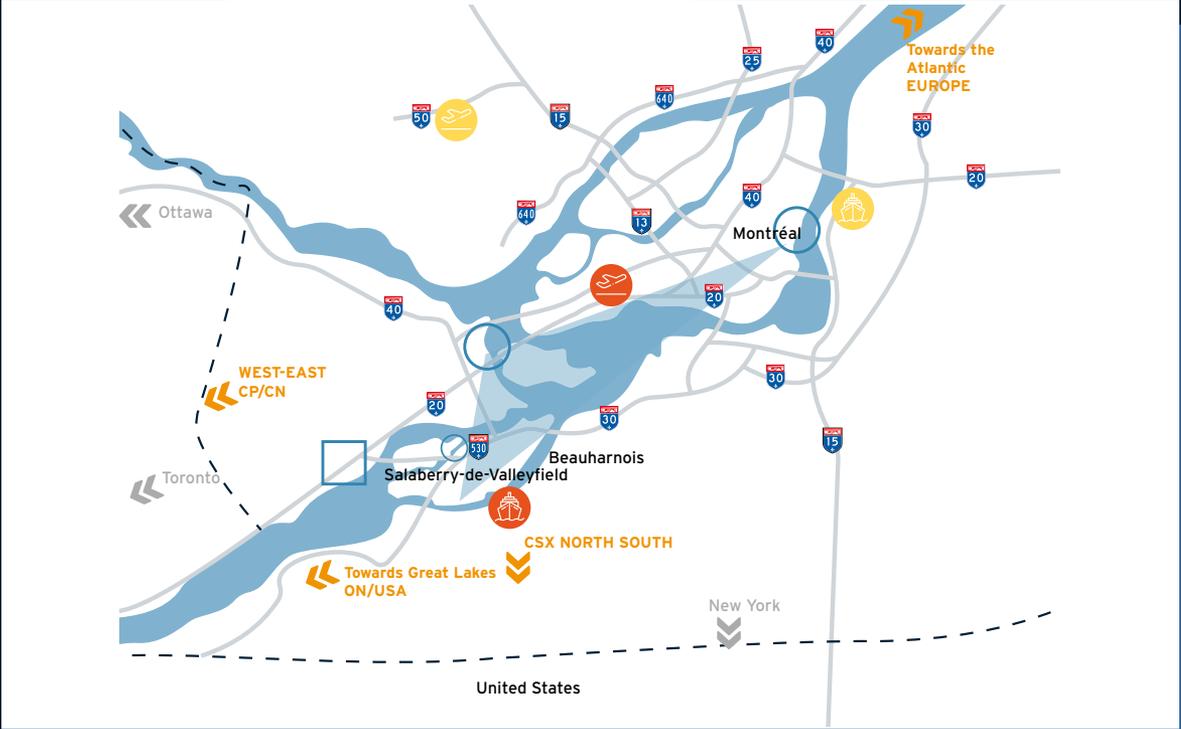
Sur le terrain, la mise en place du convoyeur mécanisé pour le vrac solide qui reliera le terminal maritime et les aires de stockage intermodal de la zone industrialo-portuaire a accéléré dans l'année écoulée. Les travaux de génie civil ont été menés à bien. Ce grand projet d'infrastructure, soutenu financièrement par les gouvernements du Québec et du Canada, augmentera l'efficacité des opérations au port de Saguenay, augmentant ainsi la flexibilité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

En plus du système de convoyeur, qui devrait être mis en service à la fin de 2025, l'Administration portuaire du Saguenay a lancé en 2024 l'aménagement d'une nouvelle aire d'entreposage de 5000 m² à son terminal maritime. Ce projet est également soutenu par les gouvernements du Québec et du Canada. Il permettra d'optimiser le potentiel du port de Saguenay et de développer sa zone industrialo-portuaire de calibre mondial, avec 12 km² de terrain destinés à des projets industriels d'envergure. **M**



Welcome to the Port of Valleyfield

At the heart of a transportation and logistics hub



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



Leo Ryan

U.S. GREAT LAKES PORTS TARGET EXPANSION AND SUSTAINABILITY

LES PORTS AMÉRICAINS DES GRANDS LACS VISENT L'EXPANSION ET LA DURABILITÉ

Container tonnage has been rising strongly at the Port of Duluth since the introduction of the Duluth-Antwerp service by Spliethoff in 2023.

Le tonnage de conteneurs a nettement augmenté au port de Duluth depuis le lancement du service Duluth-Anvers de Spliethoff, en 2023.



Les grands ports américains des Grands Lacs ont retenu l'attention des expéditeurs en 2024, lançant un éventail d'initiatives, notamment en matière d'infrastructure, pour élargir leurs marchés et rehausser leur durabilité.

Key U.S. Great Lakes ports commanded shipper attention in 2024 with an impressive array of infrastructure and other initiatives to broaden their market reaches and enhance their sustainability targets.

PORTS OF INDIANA

À l'automne, le regroupement des ports de l'Indiana a lancé une nouvelle entité commerciale, Indiana River & Rail Terminals. C'est la plus grande opération dans le secteur des marchandises générales sur la rivière Ohio. L'entité gèrera toutes les installations servant aux marchandises générales aux ports de Jeffersonville et de Mount Vernon, soit six quais, six entrepôts, diverses installations de transbordement ferroviaire et des services logistiques desservant plus de 40 clients sur les 2200 acres des ports.

La nouvelle entreprise, présente dans les régions métropolitaines de Louisville et d'Evansville, travaille pour le plus grand ensemble portuaire intérieur aux États-Unis, le Southern Indiana Port District. On y expédie 27,7 millions de tonnes de fret par année, par barge. Selon des données du U.S. Army Corps of Engineers, ce volume en fait le 22e plus grand port du pays, dépassant d'environ 60 % tout autre port intérieur.

La nouvelle entreprise est un partenariat avec le manutentionnaire de marchandises générales Superior River Terminals Indiana (SRTI), qui exploite depuis des années des installations distinctes à Jeffersonville et à Mount Vernon. Le nouvel accord élargit les opérations existantes et réunit sous l'égide d'un seul exploitant diverses installations de transport par barge, de transport ferroviaire et d'entreposage.

Les installations de manutention de marchandises générales comprennent 20 acres de terrain le long de la rivière Ohio, six quais pour barges, 260 000 pieds carrés de stockage intérieur, 10 acres d'aire de dépôt extérieure, deux voies de grues avec des ponts roulants de 60 tonnes et 35 tonnes. des

PORTS OF INDIANA

Ports of Indiana launched in the fall a new business venture called "Indiana River & Rail Terminals," the largest general cargo operation on the Ohio River. The business will manage all the general cargo facilities at the Jeffersonville and Mount Vernon ports, including six docks, six warehouses, multiple rail transload facilities, and logistics services for more than 40 existing customers within the ports' 2,200 acres of land.

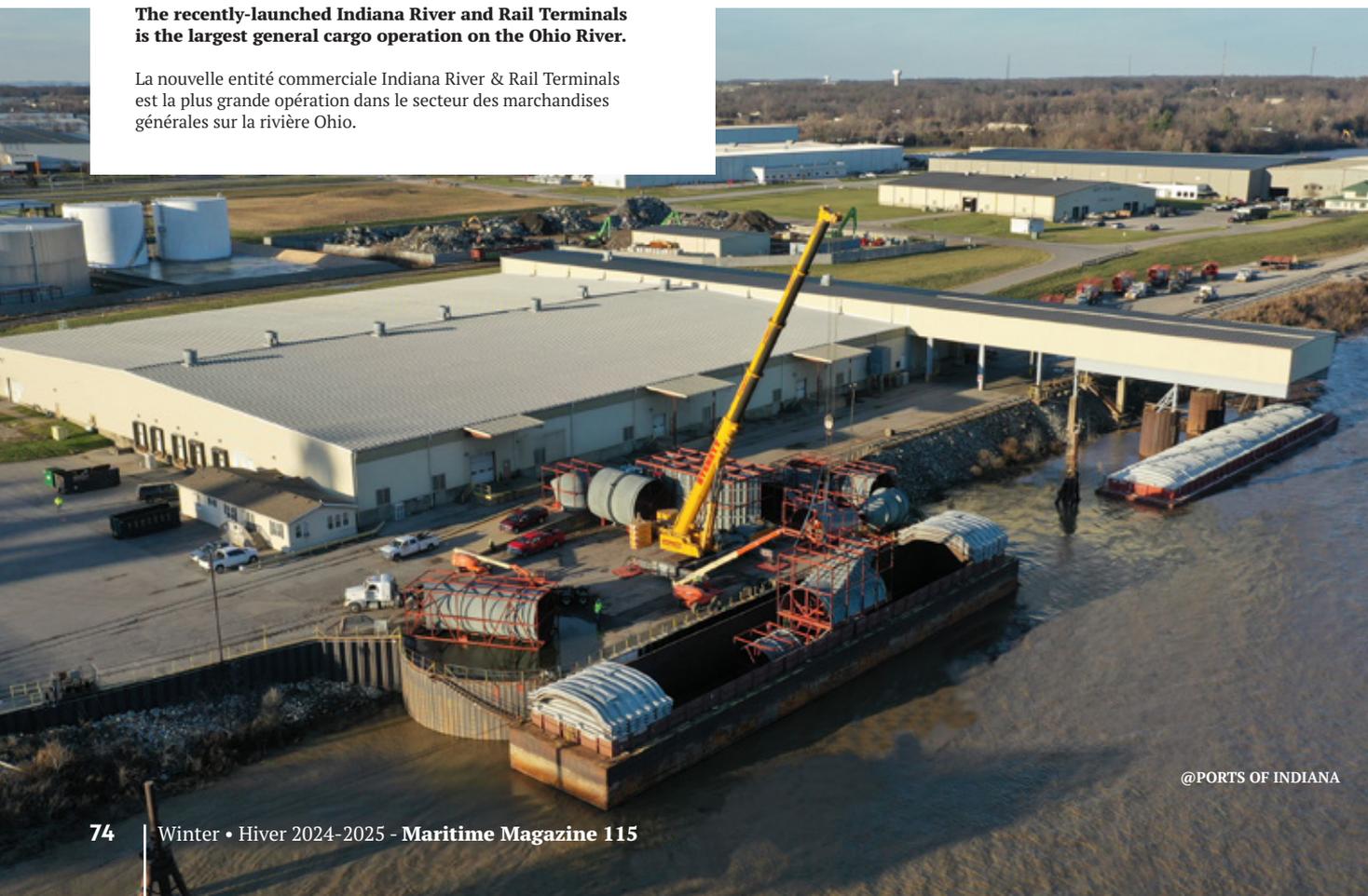
Operating in the greater Louisville and Evansville metropolitan areas, the new business will serve the busiest inland port in the U.S. – the Southern Indiana Port District – which ships 27.7 million tons of cargo via barge annually. According to U.S. Army Corps of Engineers data, this total ranks as the country's 22nd largest port and is approximately 60 percent more than any other inland port.

The new venture is a partnership with general cargo stevedore Superior River Terminals Indiana (SRTI), which has operated separate Jeffersonville and Mount Vernon facilities for multiple years. The new agreement expands the existing operations and brings multiple barge, rail and warehouse facilities at two ports under one operator.

The two ports' general cargo facilities include 20 acres of land adjacent to the Ohio River, six barge docks, 260,000 square feet of indoor storage, 10 acres of outdoor laydown area, two river crane ways with 60-ton and 35-ton overhead cranes, connections to multiple Class I railroads, Foreign-Trade Zones, and 1,000 acres of shovel-ready industrial sites. In addition, Ports of Indiana is building two new rail yards and adding a \$3 million heavy-lift crane arriving in 2025 to support the venture.

The recently-launched Indiana River and Rail Terminals is the largest general cargo operation on the Ohio River.

La nouvelle entité commerciale Indiana River & Rail Terminals est la plus grande opération dans le secteur des marchandises générales sur la rivière Ohio.



@PORTS OF INDIANA

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



Ports of Indiana and the Port of Cork signed a partnership agreement in October to collaborate on key initiatives and explore direct Ireland-to-Indiana container service.

Ports of Indiana et le Port de Cork ont conclu un accord de partenariat en octobre, pour collaborer à des initiatives spéciales et explorer un service direct de conteneurs entre l'Irlande et l'Indiana.

In November, state and local officials celebrated the opening of a new highway bridge that will double ocean cargo capacity for Indiana's Lake Michigan port. The new State Road 249 bridge opened Nov. 6, marking a key milestone in INDOT's \$35.4 million multi-year project to double capacity on the only public roadway linking Ports of Indiana-Burns Harbor and the Greater Chicago/Northern Indiana market.

"This bridge is a critical connector for global trade," said Ports of Indiana CEO Jody Peacock. "Ports require robust multimodal connections, and this new entrance will double our port's capacity to handle critical ocean shipments."

In October, Ports of Indiana and the Indiana State Department of Agriculture (ISDA) signed a Memorandum of Understanding (MOU) to increase collaboration, expand agricultural trade and create new container shipping opportunities for Indiana.

Earlier this year, the two organizations partnered with the Indiana Soybean Alliance and Indiana Corn Marketing Council to conduct a trade mission to Indonesia and to host the first-ever Indiana Container Shipping Conference. Governor Eric Holcomb kicked off the conference as business, agriculture, and transportation leaders discussed ways to develop new container ports, grow agriculture exports and expand global trade to support Indiana's economic growth.

In July, Ports of Indiana received federal approval to establish Indiana's first international sea cargo container terminal on Lake Michigan and signed an MOU with the Port of Antwerp-Bruges to explore new agriculture and container shipping opportunities.

Of special interest, too, Ports of Indiana and the Port of Cork signed a partnership agreement in October to collaborate on key initiatives and explore direct Ireland-to-Indiana container service. Ireland ranks as Indiana's No. 1 importer with \$20.9 billion (€19.3 billion) in 2023 shipments, which is more than the combined total of No. 2 Canada and No. 3 China.

liaisons à de multiples chemins de fer de catégorie I, des zones de commerce international et 1000 acres de terrains industriels prêts à construire. De plus, l'organisme Ports of Indiana construit deux nouveaux triages ferroviaires et ajoute une grue de 3 millions de dollars pour charges lourdes, qui arrivera en 2025.

En novembre, des représentants de l'État et des responsables locaux ont célébré l'ouverture d'un nouveau pont routier qui doublera la capacité du port de l'Indiana sur le lac Michigan en matière de fret océanique. Le nouveau pont de la route d'État 249, inauguré le 6 novembre, est un élément clé du projet pluriannuel de 35,4 millions de dollars du département des Transports de l'Indiana devant doubler la capacité sur le seul lien routier entre le port de l'Indiana à Burns Harbor et le marché du Grand Chicago et du nord de l'Indiana.

« Ce pont est une liaison vitale pour le commerce mondial, dit le PDG de Ports of Indiana, Jody Peacock. Les ports ont besoin de solides liaisons multimodales, et cette nouvelle liaison doublera la capacité de notre port de traiter des expéditions océaniques. »

En octobre, Ports of Indiana et le département de l'Agriculture de l'Indiana ont signé un protocole d'entente pour augmenter leur collaboration, développer le commerce agricole et créer de nouvelles possibilités pour l'expédition de conteneurs en Indiana.

Plus tôt cette année, les deux organisations se sont associées à l'Indiana Soybean Alliance et l'Indiana Corn Marketing Council pour effectuer une mission commerciale en Indonésie et organiser la première conférence sur l'expédition par conteneurs en Indiana. Le gouverneur Eric Holcomb a ouvert la rencontre. Des chefs de file des secteurs des affaires, de l'agriculture et des transports y ont discuté des façons de développer des ports à conteneurs, d'augmenter les exportations agricoles et de stimuler le commerce international pour contribuer à la croissance économique en Indiana.

En juillet, Ports of Indiana a reçu l'autorisation fédérale d'établir le premier terminal à conteneurs pour le trafic maritime international sur le lac Michigan. L'organisation a aussi signé un protocole d'entente avec le Port d'Anvers-Bruges pour explorer de nouvelles possibilités dans l'agriculture et le transport maritime par conteneurs.

Autre fait intéressant, Ports of Indiana et le Port de Cork ont conclu un accord de partenariat en octobre, pour collaborer à des initiatives spéciales et explorer un service direct de conteneurs entre l'Irlande et l'Indiana. L'Irlande est le premier importateur de l'Indiana, avec 20,9 milliards de dollars (19,3 milliards d'euros) d'expéditions en 2023, soit plus que le no 2, le Canada, et le no 3, la Chine, combinés.

PORT DE CLEVELAND

En octobre dernier, le Port de Cleveland a reçu la plus forte subvention de son histoire, près de 95 millions de dollars, de la U.S. Environmental Protection Agency (USEPA).

Le montant couvre 90 % des coûts d'un projet visant à réduire sensiblement son empreinte carbone et à consolider son leadership en matière de transport maritime durable. Le solde de 10 % est financé par des contributions privées et publiques. Dans le cadre du Clean Ports Program, le Port prendra une série d'initiatives pour la durabilité en partenariat avec LOGISTEC USA Inc. et Great Lakes Towing, respectivement exploitants du terminal de marchandises générales et du chantier naval du port de Cleveland. Le programme est fourni : système de production d'énergie solaire sur toiture et stockage d'énergie par batteries pour les opérations portuaires; équipement électrique de manutention de cargaisons et infrastructure de recharge connexe; système d'alimentation électrique des navires à quai; deux nouveaux remorqueurs électriques, qui établiront de nouvelles normes de durabilité maritime.

En ce qui concerne le fret, le port profite d'une expansion du service Cleveland-Europe Express, Spliethoff ajoutant le porte-conteneurs PEYTON LYNN C à sa flotte.

Du côté de l'organisation, Wilf Friedman, PDG pendant 14 ans, a démissionné en octobre. Le 1er janvier 2025, David Gutheil, directeur des affaires commerciales, a assumé les fonctions de chef de la direction par intérim.

PORT DE DULUTH

Au plus grand portail maritime américain sur les Grands Lacs, l'Administration portuaire de Duluth a renforcé son engagement de responsabilité environnementale. Il a officialisé un plan d'action climatique détaillé qui fera progresser les pratiques durables à ses installations opérationnelles, y compris le terminal maritime public Clure et le complexe Duluth Lake Port. Le plan définit les conditions actuelles et les buts, objectifs et stratégies pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des opérations portuaires jusqu'à parvenir au net zéro d'ici 2050.

PORT OF CLEVELAND

This past October, the Port of Cleveland was awarded the largest grant in its history, nearly \$95 million from the U.S. Environmental Protection Agency (USEPA).

The \$95 million grant covers 90% of project costs aimed at significantly reducing its carbon footprint and cementing its position as a leader in sustainable maritime shipping, with the remaining 10% funded through private and public contributions. As part of the Clean Ports Program, the Port will implement a series of sustainability initiatives through partnerships with LOGISTEC USA Inc. and Great Lakes Towing, the operators of the Port of Cleveland general cargo terminal and tugboat shipyard in Cleveland harbor. Together, they will implement the following initiatives: rooftop solar system and battery energy storage for Port operations; electric cargo handling equipment and charging infrastructure; shore power system to allow vessels to plug in while docked; and building two new electric tugboats, setting a new standard for maritime sustainability.

On the cargo front, the port is benefiting from an expansion of the Cleveland-Europe Express with Spliethoff which has added the PEYTON LYNN C, a container-only vessel, to its fleet.

In an important corporate development, Wilf Friedman, President and CEO for 14 years, resigned in October and David Gutheil, Chief Commercial Officer, has assumed the position of interim chief executive since January 1, 2025.

PORT OF DULUTH

The largest U.S. maritime gateway on the Great Lakes, the Duluth Seaway Port Authority has bolstered its commitment to environmental responsibility. It has formalized a comprehensive climate action plan to advance sustainable practices at its operating facilities, including the Clure Public Marine Terminal and Duluth Lake Port. The plan defines existing conditions, along with goals, objectives and strategies to reduce greenhouse gas emissions from port operations and achieve net-zero operating emissions by 2050.



The Little Port That Can.

PORTOFMONROE.COM



Complementing its climate action plan, the Port Authority will continue its participation in the voluntary Green Marine certification program, which began in October 2007 and now includes 187 participating ship owners, port authorities, seaway corporations, terminal operators and shipyard managers.

Boosted by a 28-season high for iron ore, total maritime tonnage for the Port of Duluth-Superior finished the 2023 navigation season up 4.5 percent compared to 2022 and up 0.1 percent against the five-season average. The total float eclipsed 31.7 million short tons, including more than 21.5 million tons of iron ore, the most in a single season since 1995. In the season's final month, January 2024, nearly 1.1 million tons of iron ore sailed from Duluth-Superior, the most in a January since the onset of electronic record-keeping in 2003. For the season, domestic iron ore shipments neared 14.9 million tons, an 11 percent increase over 2022, and exports posted a 22 percent gain. In all, iron ore tonnage topped last season by 14.3 percent.

Containerized general cargo tonnage also climbed in 2023, nearly quadrupling the previous season's total. Most of this increase sailed as part of the Duluth-Antwerp liner service that debuted in 2023, a partnership of Duluth Cargo Connect and Netherlands-based Spliethoff.

PORT OF MONROE

For Michigan's sole port on Lake Erie, the 2024 shipping season was highlighted by infrastructure construction. The Port has received over \$30 million from local, state, and federal sources to rehabilitate existing facilities and build new infrastructure.

The Lake Erie Renewable Energy Resilience project includes the rehabilitation of the turning basin dock and riverfront dock, the port's two main vessel operation areas. It will also include the construction of a second riverfront dock and a small boat slip next to the Port's main office. Finally, shore power will be installed along the riverfront.

The Port is continuing to develop the Michigan Maritime Gateway, which will be the first maritime container terminal in the State of Michigan when it opens. The terminal will utilize the equipment necessary to scan and inspect international shipping containers.

Both projects are separate but once complete will enhance the capabilities and efficiencies the Port of Monroe offers. Investment in existing operating areas and the construction of new spaces will allow the port to designate different areas for specific cargoes.

While the 2023 season did not result in overall tonnage increases for the port, it represented another solid year. A total of 2,432,844 short tons were received at facilities along the River Raisin during the 2023/24 shipping season. The Port welcomed back the Happy Ranger. The specialized heavy-lift vessel discharged a transformer directly to a rail car at the Port's turning basin dock. The BigLift vessel previously called on the Port in 2019 to deliver a generator stator.

In 2024, the Port of Monroe once more demonstrated its growing role as a strategic project cargo/heavy lift gateway. Turning Basin dock was the site of two unique transloads in the spring.

En parallèle, l'administration portuaire continuera de participer au programme volontaire de certification Alliance verte. Ce programme, créé en octobre 2007, compte maintenant 187 participants : armateurs, administrations portuaires, corporations de la Voie maritime, exploitants de terminaux et gestionnaires de chantiers navals.

Le tonnage maritime total du port de Duluth-Superior a profité d'un sommet de 28 ans dans le volume de minerai de fer. À la fin de la saison 2023 de navigation, il était en hausse de 4,5 % par rapport à 2022 et de 0,1 % par rapport à la moyenne quinquennale. Le total a dépassé les 31,7 millions de tonnes américaines, dont plus de 21,5 millions de tonnes de minerai de fer, le plus fort volume en une saison depuis 1995. Dans le dernier mois de la saison, janvier 2024, le port de Duluth-Superior a manutentionné presque 1,1 million de tonnes de minerai de fer, ce qui ne s'était jamais vu pour un mois de janvier depuis que la tenue de dossiers électronique a été adoptée en 2023. Sur l'ensemble de la saison, les expéditions intérieures de minerai de fer ont frisé les 14,9 millions de tonnes, 11 % de plus qu'en 2022, et les exportations ont progressé de 22 %. Au total, le tonnage de minerai de fer a surpassé la saison précédente de 14,3 %.

Le tonnage de marchandises générales conteneurisées a aussi grimpé en 2023, multipliant presque par quatre le total de la saison précédente. L'augmentation est surtout attribuable au service de ligne Duluth-Anvers lancé en 2023 dans le cadre d'un partenariat entre Duluth Cargo Connect et l'entreprise néerlandaise Spliethoff.

PORT DE MONROE

Pour l'unique port du Michigan sur le lac Érié, la saison 2024 a été marquée par des travaux de construction d'infrastructure. Le port a reçu plus de 30 millions de dollars de l'État et de sources locales et fédérales pour la remise en état d'installations et la construction de nouveaux éléments d'infrastructure.

Le projet Lake Erie Renewable Energy Resilience porte sur la réhabilitation du quai du bassin de virage et du quai riverain, les deux principales zones de manœuvre de navires au port. Il vise aussi la construction d'un deuxième quai riverain et d'une rampe pour petits bateaux à côté du bureau principal du port. Enfin, l'alimentation électrique à quai sera installée le long de la rivière.

Le Port continue de préparer le premier terminal à conteneurs maritimes de l'État du Michigan, qui s'appellera Michigan Maritime Gateway. Il sera doté de l'équipement voulu pour le balayage électronique et l'inspection de conteneurs internationaux.

Les deux projets sont distincts. Quand ils seront achevés, le port de Monroe bénéficiera de gains en efficacité et de capacités accrues. L'investissement dans les zones opérationnelles et la construction de nouvelles aires permettra de réserver diverses zones pour différentes cargaisons.

Le tonnage total du port n'a pas augmenté en 2023, mais la saison a de nouveau été positive. En tout, 2 432 844 tonnes américaines ont été reçues aux installations le long de la rivière Raisin dans la saison 2023-2024. Le port a accueilli à nouveau le Happy Ranger. Ce navire spécialisé dans les charges lourdes a déchargé un transformateur directement sur un wagon ferroviaire, au quai du bassin de virage du port. Le navire était déjà venu au port en 2019, pour y livrer un stator de génératrice.



En 2024, le port de Monroe a de nouveau démontré son importance croissante comme point de passage pour les cargaisons spéciales / charges lourdes. Deux transbordements exceptionnels ont été effectués au printemps au quai du bassin de virage.

D'abord, le Port et la société DRM Terminal Management ont déchargé par roulage deux remorques spécialisées pour le transport de charges lourdes. Le remorqueur Écosse les avait amenés par barge depuis Windsor (Ontario), effectuant un transfert transfrontalier spécial. Le Port et DRM ont travaillé avec McKeil Marine, Buckingham Trucking et GWS Forwarding pour effectuer le déchargement efficacement, en toute sécurité. L'opération était la première du genre à Monroe.

Deuxièmement, un stator de génératrice de 390 tonnes a été transféré d'une barge à un wagon spécialisé. Le stator était allé de Schenectady (New York) à Oswego (New York) en passant par le réseau de canaux de New York, puis avait été transporté jusqu'à Monroe par barge tractée par le remorqueur Meredith Ashton d'Ashton Marine.

PORT DE MILWAUKEE

Située du côté ouest de l'île Jones, l'installation de 40 millions de dollars d'exportation maritime de produits agricoles de la société DeLong est une des premières sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent à servir pour une variété de produits agricoles acheminés par camion, par train et par navire international, y compris des drèches de distillerie sèches avec solubles (DDSS).

Les DDSS, un sous-produit de l'éthanol, sont une excellente source de protéines servant de supplément dans la nourriture des animaux. Le terminal donne aux secteurs maritime et agricole du Wisconsin un accès à de nouveaux marchés internationaux pour ce produit et d'autres encore. Il pourrait aussi servir, par exemple, à l'exportation de soja, de maïs et de céréales du Wisconsin.

Le département des Transports du Wisconsin a estimé que le terminal DeLong engendrera 63 millions de dollars de retombées économiques par année dans l'État, et jusqu'à 400 000 tonnes d'augmentation des exportations annuelles par le port de Milwaukee. Le port a manutentionné 2,35 millions de tonnes en 2023. 

Project cargo/heavy lift activity continues to be a key growth sector for the Port of Monroe.

Le secteur des cargaisons spéciales / charges lourdes continue d'alimenter la croissance au port de Monroe.

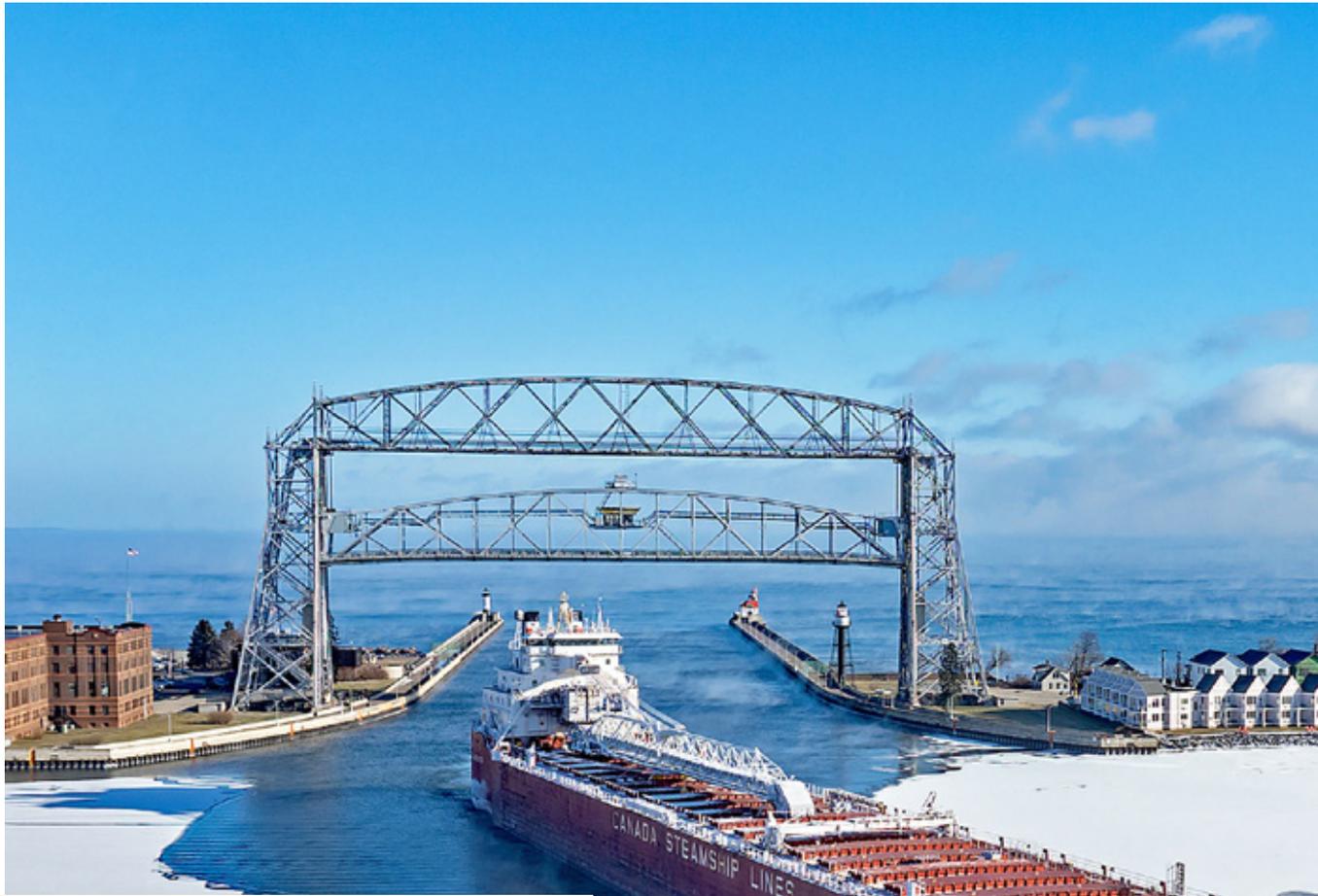
First, the Port and DRM Terminal Management completed the roll-off of two specialized heavy-haul trailers. The tug Ecosse delivered the barge from Windsor, Ontario in a unique cross-border transfer. The Port and DRM partnered with McKeil Marine Limited, Buckingham Trucking, and GWS Forwarding to efficiently and safely roll-off the trailers. The operation was the first of its kind to take place at Monroe.

The second operation involved the transfer of a 390-ton generator stator from a barge to a specialized rail car. The stator was delivered from Schenectady, New York to Oswego New York via the NYS Canal system and barged to Monroe by the Ashton Marine tug Meredith Ashton.

PORT MILWAUKEE

Located on the west side of Jones Island, the \$40 million Agricultural Maritime Export Facility of The DeLong Co. is one of the first on the Great Lakes - St. Lawrence Seaway (GLSLS) system to handle various agricultural commodities via truck, rail and international vessel, including Dried Distillers Grains with Solubles (DDGs). DDGs are an animal feed supplement derived as a byproduct of ethanol high in nutrients. This facility opens up Wisconsin's maritime and agricultural economies to new international markets for this and other products. Future service at the facility may also include the export of Wisconsin-grown soybeans, corn and grain.

The Wisconsin Department of Transportation has estimated the DeLong terminal will generate \$63 million in new statewide economic impact annually, increasing exports through Port Milwaukee by as much as 400,000 metric tons per year. Port Milwaukee handed 2.35 million tons in 2023. 



Julie Gedeon

**CANADIAN SHIP OWNERS
HOLD STEADY ON MAJOR
REINVESTMENTS AS
POLITICAL WATERS
POTENTIALLY STIR**

**LES ARMATEURS
CANADIENS CONTINUENT
DE RÉINVESTIR MALGRÉ
LES ALÉAS POTENTIELS
DE LA CONJONCTURE
POLITIQUE**

@DAVID SHAUER



CSL and its partners are significantly investing in assets over the next three years. Photo shows the CSL Laurentien calling at the Port of Duluth.

Le Groupe CSL et ses partenaires réaliseront d'importants investissements dans les trois prochaines années. La photo montre le CSL Laurentien faisant escale au port de Duluth.

Canadian ship owners hope to avoid obstacles to healthy trade in the coming season after pivoting around labour disruptions and other 2024 challenges. Strong grain yields offset the dip in iron ore exports and countered the historic lack of road salt requirements.

The CSL Group (CSL) and its Canadian division, Canada Steamship Lines, as well as Algoma Central Corporation, and Fednav Ltd., have each committed to strong growth trajectories on their own and/or through key international partnerships while having some trepidation about existing and possible geopolitical factors.

“We’re keenly aware that the uncertainties in the Western world’s relations with China, Russia, as well as the Middle East conflict, can affect where cargoes flow,” Allister Paterson, CSL’s executive vice president and chief commercial officer, says. “We’ll manage this, but it becomes even more problematic when tariffs are imposed.”

Les armateurs canadiens espèrent éviter les obstacles à la bonne marche du commerce dans la prochaine saison, après avoir manœuvré autour de conflits de travail et d’autres défis en 2024. Les bonnes récoltes céréalières ont compensé la baisse des exportations de minerai de fer et la faiblesse exceptionnelle de la demande de sel routier.

Le Groupe CSL et sa division canadienne, Canada Steamship Lines, ainsi que l’Algoma Central Corporation et Fednav ont tous misé sur une forte croissance, à eux seuls ou dans le cadre de partenariats internationaux. Ils n’en ont pas moins quelque inquiétude au sujet de facteurs géopolitiques actuels et éventuels.

« Nous savons pertinemment que les incertitudes dans les relations de l’Occident avec la Chine et la Russie, ainsi que le conflit au Moyen-Orient, peuvent affecter l’orientation du commerce, dit Allister Paterson, vice-président exécutif et chef de la direction commerciale du Groupe CSL. Nous gérons la situation, mais tout devient encore plus problématique quand des tarifs douaniers sont imposés. »

Major CSL initiatives

CSL is significantly reinvesting in assets. “Between our company and our partners, we have about 30 ships being modified or constructed over the next three years,” Mr. Paterson notes.

Within the Great Lakes and Seaway, CSL fared well despite having to manage disruptions arising from outside labour disputes. “These stoppages threw the supply chain of grain shippers and mining customers into some chaos,” says Jonathan White, Canada Steamship Lines’ VP, Commercial. “We worked hard with them to overcome these delays and ship all of their tonnage.”

Back-to-back mild winters led to 2024 salt shipments being among the lowest volumes since the Seaway’s opening 65 years ago. “This has posed challenges for our customers and for us because salt has historically been a reliable commodity throughout the year,” Mr. White says. Lower global pricing also curbed the export of Canada’s iron ore and steel products.

“Fortunately, a wet spring led to great Prairie crops late last summer into early fall, but the timing of the railway disruptions couldn’t have been worse,” he adds. “Again, fortunately, the government intervened quickly.”

Cautious optimism abounds for the season ahead. “We expect iron ore prices to stabilize and customers to return to regular tonnage levels,” Mr. White says. “We are actively mo-

“We still must solve various challenges that include handling, shipboard and stevedoring costs, the Seaway’s seasonality, and the expense of introducing container ships into the lakes.”

« Nous examinons la façon dont un vraquier pourrait être une solution pour ce nouveau marché au lieu d’investir dans un nouveau porte-conteneurs aux dimensions de la Voie maritime. »

Gregg Ruhl

President and CEO / PDG – Algoma Central Corporation

Initiatives majeures de CSL

CSL investit largement dans ses actifs. « Entre notre entreprise et nos partenaires, nous avons quelque 30 navires qui seront modifiés ou construits dans les trois années à venir », précise M. Paterson.

Sur les Grands Lacs et la Voie maritime, CSL a eu une bonne année même s’il lui a fallu composer avec les perturbations découlant de conflits de travail externes. « Ces arrêts de travail ont semé le chaos dans la chaîne d’approvisionnement des expéditeurs de céréales et des clients du secteur minier, dit Jonathan White, vice-président, Affaires commerciales, Canada Steamship Lines. Nous avons travaillé fort avec eux pour surmonter les contre-temps et expédier tout leur tonnage. »

Un deuxième hiver doux de suite a fait que les expéditions de sel en 2024 étaient parmi les plus faibles depuis l’ouverture de la Voie maritime il y a 65 ans. « Cela nous a posé des problèmes, ainsi qu’à nos clients, parce que le sel a toujours été un produit fiable toute l’année, dit M. White. Par ailleurs, des prix mondiaux en baisse ont réduit les exportations canadiennes de minerai de fer et de produits d’acier.

« Heureusement, un printemps bien arrosé a mené à d’excellentes récoltes dans les Prairies à l’été et au début de l’automne. Les perturbations du transport ferroviaire sont survenues au pire des moments, mais heureusement, le gouvernement est intervenu rapidement. »

Un optimisme prudent domine pour la saison à venir. « Nous prévoyons que les prix du minerai de fer se stabiliseront et que les clients reviendront à leur tonnage habituel, affirme M. White. Nous surveillons étroitement les grands projets d’infrastructure, comme l’agrandissement du terminal de Contrecoeur du Port de Montréal, la construction du nouveau pont entre Québec et l’île d’Orléans et la construction de logements pour pallier la pénurie actuelle. »

La prudence découle des changements en vue dans l’environnement politique nord-américain. « Nous avons besoin d’un gouvernement canadien agile, prêt à s’adapter face à l’évolution des relations binationales, et pouvant aider les entreprises canadiennes à rester concurrentielles dans un environnement imprévisible », soutient M. White.

Comme les prévisions sur le long terme indiquent un besoin accru de transport maritime à l’échelle mondiale, CSL a investi dans le renouvellement de sa flotte ainsi que dans des navires spécialisés, avec ses partenaires dans des coentreprises.

Sur les Grands Lacs, Eureka Shipping – un fournisseur de services de transport de ciment détenu conjointement par CSL et SMT Shipping – attend d’ici le milieu de l’année la livraison d’un nouveau navire cimentier mécanique/pneumatique construit expressément pour les Grands Lacs. « Nous sommes emballés par la propulsion diesel-électrique et autres caractéristiques écologiques de ce navire, qui aident notre client à décarboniser ses opérations », dit M. White.

Ayant déjà été responsable de l’équipe de planification des navires de CSL, il accueille favorablement le fait que la Voie maritime reste ouverte jusqu’au 5 janvier 2025. « Nous ne savons jamais quelle sera la

météo à ce moment de l'année, et ces jours supplémentaires donnent de la flexibilité, dit-il. Cependant, ce serait magnifique si nous pouvions prolonger la saison de façon permanente, pour que nos clients puissent planifier leurs expéditions sur dix mois, plutôt que neuf. »

La technologie de l'autodéchargement mise au point pour les Grands Lacs a été adoptée pour le cabotage en Europe et en Australie. « Elle a été retenue pour sa capacité de décharger un navire sans devoir compter sur les capacités portuaires, et sa capacité de décharger jusqu'à 5000 tonnes à l'heure alors qu'une grue serait à environ 1000 tonnes », dit M. Paterson.

De concert avec Offshore Wind Logistics (OWL), de Rotterdam, CSL se dote d'une expertise en installation de roches sous-marines pour le secteur des énergies renouvelables en mer. Le nouveau partenariat CSL OWL SRI, formé en novembre dernier, a commandé deux navires d'installation de roches sous-marines. Ils serviront à transporter des granulats et à les positionner avec précision pour fixer des éoliennes en mer.

« La plupart des navires d'installation de roches sous-marines ont été conçus pour les projets d'hydrocarbures en eau profonde, et peuvent placer des roches à quelque 1500 mètres sous la surface, dit M. Paterson. Comme les installations éoliennes sont à seulement environ 100 mètres de profondeur, nous pouvons fournir les services voulus avec des navires qui coûtent sensiblement moins, mais ont quand même la capacité de positionnement dynamique assurant leur stabilité dans des eaux turbulentes. »

CSL a acquis 50 % du groupe Peak de Bergen, en Norvège, pour des raisons semblables. « Peak a une flotte de navires côtiers qui transportent des granulats, ainsi que des navires polyvalents qui peuvent transporter de plus grandes charges, y compris des pales d'éoliennes, explique M. Paterson. Nous avons créé un service allant de la carrière au chantier : nous évaluons, nous planifions, nous obtenons les granulats et nous les posons de façon à fixer des éoliennes ou des câbles en mer. »

Le Pool maritime CSL International – copropriété de CSL et Algoma – recevra en juillet le premier de cinq navires autodéchargeurs océaniques d'une nouvelle génération de type Kamsarmax; les autres suivront à intervalles de trois mois.

« Je suis très fier de ce que nous avons réalisé avec la technologie de l'autodéchargement initialement développée pour les Grands Lacs, confie M. Paterson. C'est une belle réussite canadienne. »

Algoma va de l'avant

Trois des cinq nouveaux navires autodéchargeurs océaniques ont été commandés par l'Algoma Central Corporation, qui investit aussi énormément pour augmenter et renouveler sa flotte. « Nous avons reçu cinq nouveaux navires en 2024, et nous en avons commandé trois de plus, rapporte Gregg Ruhl, PDG d'Algoma. Nous avons en tout 15 nouveaux navires prévus ou en construction. »

La possibilité de tarifs douaniers américains (qu'imposerait l'administration Trump) sur les biens canadiens et de droits portuaires sur les navires construits en Chine, entre autres incertitudes politiques, suscite de la consternation, mais pas d'hésitation de la part d'Algoma. « Si nous ne continuons pas à utiliser les technologies les plus récentes et les meilleures, nous retardons le progrès dans le transport de plus de fret plus efficacement sur nos voies navigables », déclare M. Ruhl.

nitoning major infrastructure projects, such as the Contrecoeur Terminal expansion at the Port of Montreal, and the construction of the new bridge between Quebec City and Île d'Orléans, along with new construction to address the housing shortage.”

The caution stems from the upcoming shifts in North America's political environment. “We need a nimble Canadian government ready to adapt to shifting binational relations, and to support Canadian businesses in remaining competitive, especially in an unpredictable environment,” Mr. White says.

Long-term expectation for the increased need of maritime transportation globally has CSL investing in fleet renewal as well as purpose-built vessels with its joint-venture partners.

On the Great Lakes, Eureka Shipping – a cement carrier service jointly owned by the CSL and SMT Shipping – is expecting the delivery of a new mechanical/pneumatic cement carrier built for the Great Lakes by mid-year. “We're excited about this vessel's diesel-electric propulsion and other environmental features that support our customer in decarbonizing their operations,” Mr. White says.

Formerly in charge of CSL's scheduling team, he welcomed the Seaway being kept open until January 5, 2025. “We never know what the weather is going to be at that time of the year, so those additional days provide some flexibility,” he says. “But it would be great if we could make the season permanently longer so that our customers can adapt to a 10- instead of nine-month scheduling of shipments.”

The self-unloader technology built initially for the Great Lakes has been embraced in coastal trading in Europe and Australia. “Their capability to unload cargo without port receiving facilities, and their ability to do so at up to 5,000 metric tons per hour, whereas a crane would do about 1,000 mt, has been embraced,” says Mr. Paterson.

In conjunction with Rotterdam-based Offshore Wind Logistics (OWL), CSL is extending its cargo-handling expertise to subsea rock installation for the offshore renewables sector. The new partnership formed last November as CSL-OWL SRI, has two subsea rock installation (SRI) vessels on order to transport and accurately position aggregate to secure wind turbines offshore.

“Most SRI vessels globally have been designed for deepwater oil and gas projects that can place rock some 1,500 metres below the water surface,” Mr. Paterson relates. “Since wind installations go only about 100 metres deep, we can supply these services with ships that cost significantly less but still have the dynamic positioning to hold a vessel steady in turbulent waters.”

CSL acquired a 50% share in Peak Group based in Bergen, Norway, for similar reasons. “Peak has a fleet of coastal vessels that carry aggregate rock, along with multi-purpose ships that can move larger components, including windmill blades,” Mr. Paterson shares. “We've created a quarry-to-site service whereby we assess, plan, source and lay down the aggregate to secure offshore turbines and cables.”

The CSL International Pool – co-owned by CSL and Algoma – will see the first of five new generation Kamsarmax-based ocean belt self-unloading vessels arrive later this year, starting in July and every three months thereafter.

“I'm really proud of what's being achieved with the self-unloading technology initially developed for Great Lakes shipping,” Mr. Paterson says. “It's a Canadian success story.”

Algoma forges ahead

Three of the five newbuild oceangoing belt self-unloaders have been ordered by Algoma Central Corporation, which is also making huge fleet investments in growth and renewal. “We took delivery of five newbuild vessels in 2024 and placed orders for an additional three, which means we have 15 newbuilds currently scheduled or under construction,” shares Gregg Ruhl, Algoma’s president and CEO.

Possible U.S. tariffs (by the incoming Trump administration) on Canadian goods and port fees on Chinese-made vessels, among other political uncertainties, have given Algoma some consternation but not hesitation. “If we don’t continue to apply the latest and best available technologies, then we’re delaying the progress in transporting more freight more efficiently on our waterways,” Mr. Ruhl says.

Within the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, Algoma has third-party researchers looking at areas to grow or improve the marine network with grant funding obtained from Transport Canada’s Green Shipping Corridor Program. One study is focused on truck movements to determine where modal shifts – including container traffic – to water make economic sense. “We still must solve various challenges that include handling, shipboard and stevedoring costs, the Seaway’s seasonality, and the expense of introducing container ships into the lakes,” Mr. Ruhl says. “But we’re not giving up on this.”

One possibility is repurposing an existing bulker to move containers instead. “We have been looking at how a bulker might be a way to enter into this new market without investing in a new Seaway-max container ship,” Mr. Ruhl shares. “If the Welland Canal were kept open, maybe there could be some year-round steady trade from the GTHA and elsewhere into the U.S., but there are still obstacles to address.”

The Seaway’s later closing was heartily welcomed. “This is a big accomplishment, and I’m confident that with all going well, we’ll get more days,” Mr. Ruhl says.

A lack of salt requirements led to several of Algoma’s vessels being laid up in the second and third quarter of last year. Lower iron ore prices also led to less iron ore being exported. “This business is cyclical, but for 125 years, Algoma has weathered the lows and conquered the highs,” Mr. Ruhl says.

“During the rail service dispute, we were able to shift things around to move iron ore out of Duluth, Minnesota, and Superior, Wisconsin, instead of Thunder Bay, but a backlog resulted despite it being a brief disruption,” Mr. Ruhl says.

Grain saved the day. “Another strong harvest put all of our ships back to work by fall,” Mr. Ruhl says. “And if we have a regular winter, we should be back on track with all our commodities.”

Dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, Algoma a chargé des chercheurs indépendants d’examiner des domaines où développer ou améliorer le transport maritime, avec des fonds obtenus dans le cadre du Programme de corridors maritimes verts de Transports Canada. Une des études porte sur le camionnage, visant à déterminer où le passage au mode maritime – y compris pour les conteneurs – serait économiquement intéressant. « Nous avons encore divers problèmes à résoudre, y compris les coûts d’aconage, de manutention et à bord des navires, le caractère saisonnier de la Voie maritime et le coût de l’introduction de porte-conteneurs sur les lacs, dit M. Ruhl. Mais nous n’abandonnons pas l’idée. »

Une des possibilités serait de transformer des vraquiers pour transporter des conteneurs. « Nous examinons la façon dont un vraquier pourrait être une solution pour ce nouveau marché au lieu d’investir dans un nouveau porte-conteneurs aux dimensions de la Voie maritime, dit M. Ruhl. Si le canal Welland restait ouvert, peut-être serait-il possible d’avoir un trafic toute l’année entre le Grand Toronto-Hamilton et les États-Unis. Mais il y a encore des obstacles à surmonter. »

La fermeture plus tardive de la Voie maritime a été applaudie. « C’est une grande réalisation, et je suis convaincu que si tout va bien, nous aurons davantage de jours », dit M. Ruhl.

La faiblesse des besoins en sel a amené Algoma à retirer plusieurs navires du service aux deuxième et troisième trimestres l’année passée. La baisse des prix du minerai de fer a entraîné une réduction de ces exportations. « Ce secteur est cyclique, rappelle M. Ruhl. Mais voilà 125 ans qu’Algoma a survécu aux creux et conquis les sommets.

« Pendant la grève ferroviaire, nous avons réussi à réorganiser les choses pour transporter du minerai de fer à partir



@WINDSOR AERIAL PHOTOGRAPHY

Algoma Central Corporation’s Gregg Ruhl stresses that the tariff agenda threatened by the incoming Trump administration does not discourage the shipping line from investing in the latest “best available technologies.”

Le PDG de l’Algoma Central Corporation, Gregg Ruhl, insiste que la menace de tarifs douaniers de la future administration Trump ne dissuade pas la compagnie maritime d’investir dans les meilleures technologies disponibles.



de Duluth, au Minnesota, et Superior, au Wisconsin, au lieu de Thunder Bay, dit M. Ruhl. Mais il y a maintenant un arriéré même si la perturbation a été brève. »

Les céréales ont sauvé la situation. « Une nouvelle forte récolte a permis de remplir tous nos navires à l'automne, dit M. Ruhl. Et si nous avons un hiver ordinaire, nous devrions être revenus à la normale avec tous nos produits. »

Dans le cadre du renouvellement de la flotte intérieure, il y a le nouveau Algoma Endeavour, un vraquier qui devrait arriver à temps pour la réouverture de la Voie maritime. « C'est le 12e et ultime navire de classe Equinox, et il sera le seul laquier aux dimensions maximales de la Voie maritime avec une flèche montée à l'avant, ce qui lui donne des capacités uniques sur les Grands Lacs », ajoute M. Ruhl.

À l'étranger, Algoma et Furetank ont reçu quatre nouveaux navires-citernes FureBear en 2024, et en attendent six de plus. Les navires-citernes de la série Vinga ont donné toute satisfaction depuis leur arrivée en 2018, et ils pourront bien régler le problème de la flotte de navires-citernes vieillissants sur le marché mondial.

Du nouveau à Fednav

Fednav démontre son ferme engagement envers le Saint-Laurent et les Grands Lacs, avec sa commande de 10 nouveaux laquiers océaniques. Six des navires devaient être livrés en 2024, et les deux derniers, cette année. « Ce sont les navires les plus efficaces de Fednav jusqu'à présent », affirme Lynn Lafond, gestionnaire de ligne à Fednav International.

Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine) a connu une activité constante en 2024 entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, effectuant quelque 60 traversées. « L'acier reste la base de ses opérations, mais FALLine transporte aussi une variété de cargaisons, y compris charges lourdes, vrac, marchandises générales et cargaisons spéciales », ajoute Mme Lafond.

Comme les autres compagnies maritimes, Fednav a dû composer avec d'importants défis dans l'année écoulée, y compris des conflits de travail et des pénuries de main-d'œuvre qui ont affecté les chaînes d'approvisionnement. « Les perspectives de FALLine pour 2025 restent délicates, avec les éventuels tarifs douaniers américains qui ajoutent une couche d'incertitude », conclut Mme Lafond. **M**

Fednav's newly-built *Federal Indiana* Seawaymax vessel is pictured entering Burns Harbor on its maiden visit last October. The new vessel offering increased cargo capacity and reduced emissions signifies Fednav's "strong commitment to Great Lakes shipping," said Paul Pathy, President and CEO.

Le nouveau *Federal Indiana* de Fednav, un navire Seawaymax, arrive pour la première fois à Burns Harbor en octobre dernier. Le bâtiment dispose d'une capacité de chargement accrue et produit moins d'émissions. Il témoigne du ferme engagement de Fednav en faveur du transport maritime sur les Grands Lacs, selon son PDG, Paul Pathy.

Domestic fleet renewal includes the arrival of the new Algoma Endeavour, a bulk cargo carrier set for delivery in time for the Seaway's reopening. "This 12th and final Equinox class vessel will be the only full-sized Seaway-max laker with a forward-mounted boom, which gives it some unique capabilities around the Great Lakes," Mr. Ruhl adds.

Internationally, Algoma and Furetank welcomed four new FureBear tankers in 2024 with six more on the way. The Vinga series of tankers has performed well since its 2018 introduction and is well positioned to address the aging tanker fleet in the global marketplace.

New Fednav arrivals

Fednav is showing its steadfast commitment to sailing in the St. Lawrence and Great Lakes with an order for 10 new oceangoing lake carriers. Six of the vessels were slated for 2024 delivery with the final two arriving this year. "These are Fednav's most efficient vessels to date," says Lynn Lafond, Fednav International Ltd.'s line manager.

Fednav Atlantic Lake Lines (FALLine) did steady trade in 2024 between Northern Europe and ports within the St. Lawrence and Great Lakes with some 60 sailings. "While steel remains the cornerstone of its operations, FALLine also handles a diverse range of cargo, including heavy lifts, bulk, general, and project cargo," Ms. Lafond adds.

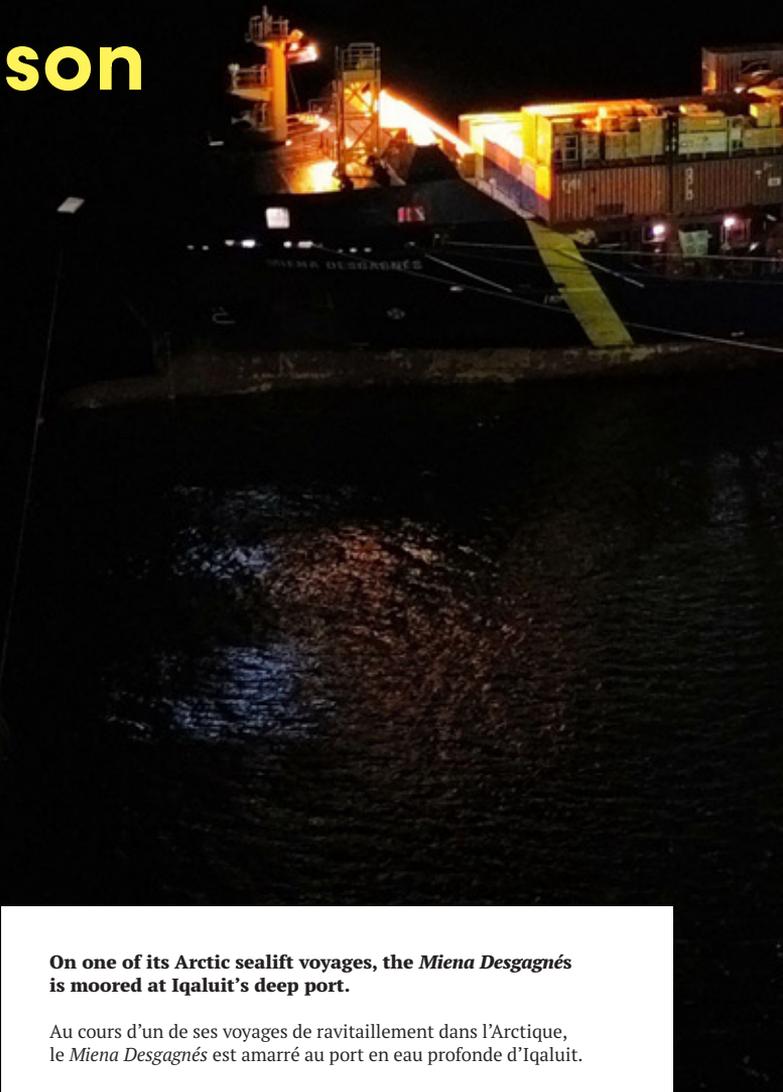
Akin to the other lines, Fednav had to deal with significant challenges in the past year, including labour disputes and labour shortages that affected supply lines. "FALLine's 2025 outlook remains bearish with potential U.S. tariffs adding a layer of uncertainty," Ms. Lafond says. **M**

Stellar season for Canada's Arctic shipping companies

Les armateurs canadiens de l'Arctique ont connu une saison exceptionnelle

While "historic" low water levels on the Mackenzie River disrupted shipping activities in the 2024 season, in the eastern Arctic, sealift companies had many positives to report on the second season using the deepwater port in Iqaluit. And Desgagnés Transarctik Inc. and NEAS Group grew their fleets.

Bien que les niveaux de l'eau « historiquement » faibles sur le fleuve Mackenzie aient perturbé la navigation en 2024, dans l'Arctique de l'Est, les compagnies de transport maritime ont bien des motifs de satisfaction pour cette deuxième saison à utiliser le port en eau profonde à Iqaluit. Et aussi bien Desgagnés Transarctik Inc. que le groupe NEAS ont augmenté leurs flottes.



On one of its Arctic sealift voyages, the *Mienna Desgagnés* is moored at Iqaluit's deep port.

Au cours d'un de ses voyages de ravitaillement dans l'Arctique, le *Mienna Desgagnés* est amarré au port en eau profonde d'Iqaluit.



DESGAGNÉS TRANSARCTIK INC.

Desgagnés Transarctik, filiale du Groupe Desgagnés de Québec, affirme avoir connu une excellente saison 2024. Elle a bien profité de trois grands événements survenus en 2023. Premièrement, en mai 2023, le Groupe Desgagnés a fait l'acquisition de Services maritimes Valport, au port de Valleyfield. Ce sera désormais Desgagnés Logistik Valleyfield.

A division of Québec City-based Groupe Desgagnés, Desgagnés Transarctik reports having had a “great” 2024 season, but first, a quick look at three major events in 2023 that have positively affected the company: First, Groupe Desgagnés purchased Valport Maritime Services Inc. at the Port of Valleyfield that May, renaming it Desgagnés Logistik Valleyfield.

The new capabilities include “nearly 20 acres of staging room, almost five acres in warehouse storage, cross-docking, a crating and packaging centre, a fabrication and assembly centre, dedicated customer marshalling areas, dedicated workforce, skilled trades, and large lay-down.”

This gives Desgagnés greater flexibility, diversification, the potential to expand warehousing capacity, a labor pool, less traffic, and the opportunity to develop new market segments, according to the company.

Second, Desgagnés added new cargo capacity to its fleet with the addition of the **MV Marcellin A. Desgagnés** in 2023, and the **MV Annette A. Desgagnés** in the spring of 2024.

And third, the completion of the deepwater port in Iqaluit in 2023 has greatly reduced what was always a laborious and sometimes weeks-long offloading process onto the beach. Too, notes the company, “We can deliver earlier or later in the season. [Our] last stop in Iqaluit was at the beginning of November, at least one week later than the past seasons. We save time on unloading, which allows us to make an additional trip to certain places. The port makes operations a lot safer.”

L'entreprise dispose « de près de 20 acres d'aire de dépôt, de près de 5 acres d'espace d'entreposage, d'installations de transbordement, d'une installation de mise en caisse, d'aires de triage pour les clients, d'une main d'œuvre dévouée, d'effectifs spécialisés et de vastes aires de mise en chantier et d'assemblage ».

Desgagnés affirme avoir ainsi une plus grande flexibilité, de la diversification, le moyen d'augmenter sa capacité d'entreposage, un bassin de main-d'œuvre, moins de trafic et la possibilité de développer de nouveaux créneaux de marché.

Deuxièmement, Desgagnés a augmenté la capacité de sa flotte en y ajoutant le **N/M Marcellin A. Desgagnés** en 2023, puis le **N/M Annette A. Desgagnés** au printemps 2024.

Troisièmement, l'achèvement en 2023 du port en eau profonde à Iqaluit a grandement facilité le débarquement qui avait toujours été un processus laborieux, exigeant parfois des semaines, sur la plage. En outre, dit l'entreprise : « Nous pouvons faire des livraisons plus tôt ou plus tard dans la saison. Notre dernier arrêt à Iqaluit s'est fait début novembre, au moins une semaine plus tard que les saisons passées. Nous



gagnons du temps au déchargement, ce qui nous permet de faire un voyage de plus à certains endroits. Le port rend les opérations beaucoup plus sécuritaires. »

Desgagnés a entamé son premier voyage le 18 juin. Neuf de ses navires ont effectué en tout 34 voyages, y compris 14 voyages au service de communautés et des visites à cinq mines. Le dernier navire est revenu à Valleyfield le 18 novembre. Parmi le fret expédié vers le Nord, rapporte Desgagnés : « Nous voyons à chaque saison un plus grand nombre de bâtiments préfabriqués. » Il y avait beaucoup de vent, mais autrement la météo était « belle et favorable ».

Au retour, outre les conteneurs et la machinerie des compagnies minières que Desgagnés rapporte régulièrement vers le sud, l'entreprise a poursuivi le projet de recyclage qu'elle a commencé en 2022 dans le village de Kangirsuk au Nunavik. « Nous avons transporté une bonne part de matières entre Kangirsuk et Sainte-Catherine, et nous avons aussi commencé dans la communauté d'Aupaluk. Un appel d'offres sera lancé prochainement pour les trois prochaines saisons, visant l'enlèvement de rebuts d'autres communautés au Nunavik. »

Desgagnés made it first departure last June 18. Nine different company vessels logged a total of 34 voyages, including 14 community service voyages and visits to five mines. The last ship returned to Valleyfield on November 18. Of the cargo it shipped north, Desgagnés notes that, "We're seeing a greater number of prefabricated buildings every season." Except for a lot of wind, the weather was "nice and favourable."

On the backhaul – aside from the containers and machinery that Desgagnés routinely brings south from mining companies – the company continued the recycling project it had begun in the northern Nunavik village of Kangirsuk in 2022. "We have transported a significant portion between Kangirsuk and Sainte-Catherine, and we have also started [on] the community of Aupaluk. A call for tenders will be issued shortly for the next three seasons for scrap removal from other communities in Nunavik."

Fednav's fleet of powerful ice-breaking bulk carriers provide year-around services to four Far North mines.

La flotte de puissants vraquiers brise-glaces de Fednav fournit des services toute l'année à quatre mines du Grand Nord.

@FEDNAV

FEDNAV

En 2024, la compagnie maritime mondiale Fednav, de Montréal, a continué de desservir quatre mines dans le Nord. Pour la Baffinland Iron Mines Corporation, qui extrait du minerai de fer à sa mine de la rivière Mary sur l'île de Baffin au Nunavut, Fednav gère toutes les opérations portuaires, le trafic et la coordination des navires, l'aconage et les services d'agence. « Nous assumons ce rôle depuis [l'ouverture de la mine en] 2015, en préservant un dossier de sécurité parfait, dit Fednav. Aussi, nous fournissons des officiers de navigation dans les glaces à bord des navires pour assurer la sécurité de la navigation. »

Plus à l'est, Fednav utilise trois vraquiers brise-glace – le **NM Arvik I**, le **NM Nunavik** et le **NM Umiak I** – à l'appui des opérations à trois mines de nickel : la mine Raglan et la mine de Canadian Royalties près de la baie Déception, au Nunavik, et la mine Vale à la baie de Voisey, au Labrador.

In 2024, Montreal-based global shipping company Fednav continued to provide services to four northern mines: For Baffinland Iron Mines Corporation, which mines iron ore at its Mary River operation on Baffin Island, Nunavut, Fednav manages all of its port operations, vessel traffic and coordination, stevedoring, and agency services. "[This is] a role we have held since [the mine's opening in] 2015, maintaining a perfect safety record. Additionally, we provide ice navigators onboard vessels to ensure safe navigation," Fednav says.

Further east, Fednav uses three ice-breaking bulk carriers – the **MV Arvik I**, the **MV Nunavik** and the **MV Umiak I** – to support operations at three nickel mines: the Raglan mine and the Canadian Royalties mine near Deception Bay, Nunavik, and the Vale mine in Voisey's Bay, Labrador.

“We provide comprehensive resupply services for the mines, which include mining consumable material, ensuring that all operational needs are met. We carry resupply and diesel to the mine[s] and depart with mainly nickel concentrate,” Fednav reports.

The **MV Umiak I**, which is dedicated to transporting concentrate from Voisey’s Bay to Vale’s processing facility in Long Harbour, Newfoundland, underwent regulatory, scheduled essential maintenance and inspections last spring in Ocean Group’s Verreault drydock in Les Méchins, on the Gaspé Peninsula. Fifty shipyard workers were dedicated to the month-long project, according to Ocean Group.

Choosing Verreault, noted Isabelle Brassard, Fednav’s Executive Vice President and Chief Operating Officer in a press release, “... not only underscores our dedication to excellence but also significantly supports the local economy. What’s more, instead of sending the ship across the ocean for dry-docking in Europe, we’re saving fuel and reducing our emissions.”

Fednav’s ice experts report that the 2023-2024 winter was “... notably mild across many regions of the Arctic, particularly in the central Arctic and Canadian Archipelago, leading to a thinner ice cover. The swift retreat of ice was evident ... By early September, we recorded the seventh-lowest minimum ice extent on record, resulting in a slow expansion of the ice front. If long-term forecasts hold true, we may face another winter with limited ice growth in 2024-2025.” One of the effects of a weaker ice cover is, “multiyear ice may migrate into areas where it is typically less common,” Fednav says.

“Multiyear ice is a navigational hazard. Indeed, as ice ages, the salt content forms brine pockets that eventually seep out of ice floes. Also, the neat crystalline structure that initially forms within the ice morphs over time. Consequently, ice floes become denser and harder as they age and can damage hulls upon impact. Caution is thus required, especially since these old ice floes are now found in unexpected places,” Fednav explains.

Fednav has been adding functionalities to IceNav, the ice navigation system Fednav Ice Services developed in 1994 as a tool to allow mariners to download, display and use imagery from the RADARSAT-1 satellite, which the Canadian Space Agency launched in 1995. “Recent updates,” Fednav says, “include new tools for analyzing ice radar data, additional ice information product support, improved night mode for better navigation in low light and overall performance enhancements.

“We remain committed to the Arctic region by increasing our investment in research and development, crew training in ice, and collaborating with northern communities and resource developers to provide innovative, customized solutions for various projects in the Arctic. Our service offering is tailored to the needs of our customer and the project.”

« Nous fournissons des services complets de ravitaillement, y compris de matières consommables pour les mines, pour combler tous les besoins opérationnels, indique Fednav. Nous apportons les fournitures et le diesel [aux mines], et en repartons avec, principalement, du concentré de nickel. »

Le printemps dernier, le NM UMIAK I, qui transporte du concentré de la baie de Voisey à l’usine de Vale à Long Harbour (Terre-Neuve), a été soumis à des inspections et des opérations d’entretien régulier essentielles, conformément à la réglementation. Le tout s’est fait dans la cale sèche Verreault du Groupe Océan à Les Méchins, en Gaspésie. C’est 50 travailleurs de chantier naval qui ont été affectés au projet, qui a duré un mois, selon le Groupe Océan.

Isabelle Brassard, vice-présidente exécutive et chef de la direction de Fednav, explique dans un communiqué que Verreault est un choix stratégique « qui non seulement souligne notre dévouement à l’excellence, mais qui soutient également de manière significative l’économie locale. De plus, nous évitons ainsi que le navire effectue une traversée de l’océan pour une mise en cale sèche en Europe, ce qui nous permet d’économiser du carburant et de réduire nos émissions. »

Les experts de la glace de Fednav rapportent que l’hiver 2023-2024 a été « particulièrement doux dans de nombreuses régions de l’Arctique, surtout le Centre de l’Arctique et l’archipel canadien, de sorte que la couche de glace était plus mince. Le retrait rapide des glaces a été évident... Au début septembre, nous avons constaté le septième plus faible minimum de l’étendue des glaces jamais enregistré, et une lente expansion du front glaciaire. Si les prévisions sur le long terme se réalisent, nous pourrions avoir un autre hiver avec une formation de glace limitée en 2024-2025. » Un des effets de la couverture de glace affaiblie est que « de la glace pluriannuelle pourrait passer dans des régions où elle est habituellement moins fréquente », dit Fednav.

« La glace pluriannuelle crée un danger pour la navigation. En effet, quand la glace vieillit, le sel qu’elle contient forme des poches de saumure qui à la longue s’échappent de la glace. Par ailleurs, la structure cristalline ordonnée qui se forme au début dans la glace se transforme. Par conséquent, les glaces flottantes deviennent plus denses et plus dures, et elles peuvent endommager les coques des navires. La prudence s’impose, surtout que ces glaces flottantes plus vieilles se trouvent maintenant dans des endroits inattendus », explique Fednav.

Fednav a ajouté des fonctionnalités au système IceNav, que Fednav a mis au point en 1994 et avec lequel les navigateurs peuvent télécharger et afficher des images provenant du satellite RADARSAT-1, lancé en 1995 par l’Agence spatiale canadienne. « Parmi les récentes améliorations, dit Fednav, il y a de nouveaux outils pour l’analyse des données radar, des produits supplémentaires d’information sur les glaces, un mode nocturne amélioré facilitant la navigation par faible luminosité et de meilleures performances dans l’ensemble.

« Nous continuons de nous investir dans la région de l’Arctique, en augmentant nos efforts en recherche-développement, en formation des équipages sur les conditions de glace et en collaboration avec les communautés et les exploitants de ressources du Nord pour fournir des solutions adaptées à divers projets dans l’Arctique. Notre offre de services répond aux besoins de chaque client et chaque projet. »

GROUPE NEAS

Le **NM UKPIK**, septième navire – et le plus récent – de la flotte de Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS), a marqué le début et la conclusion de la saison de navigation de 2024 du groupe. Il a appareillé du port de Bécancour le 4 juillet, en partance pour Kangiqsujuaq, et est revenu le 29 novembre,

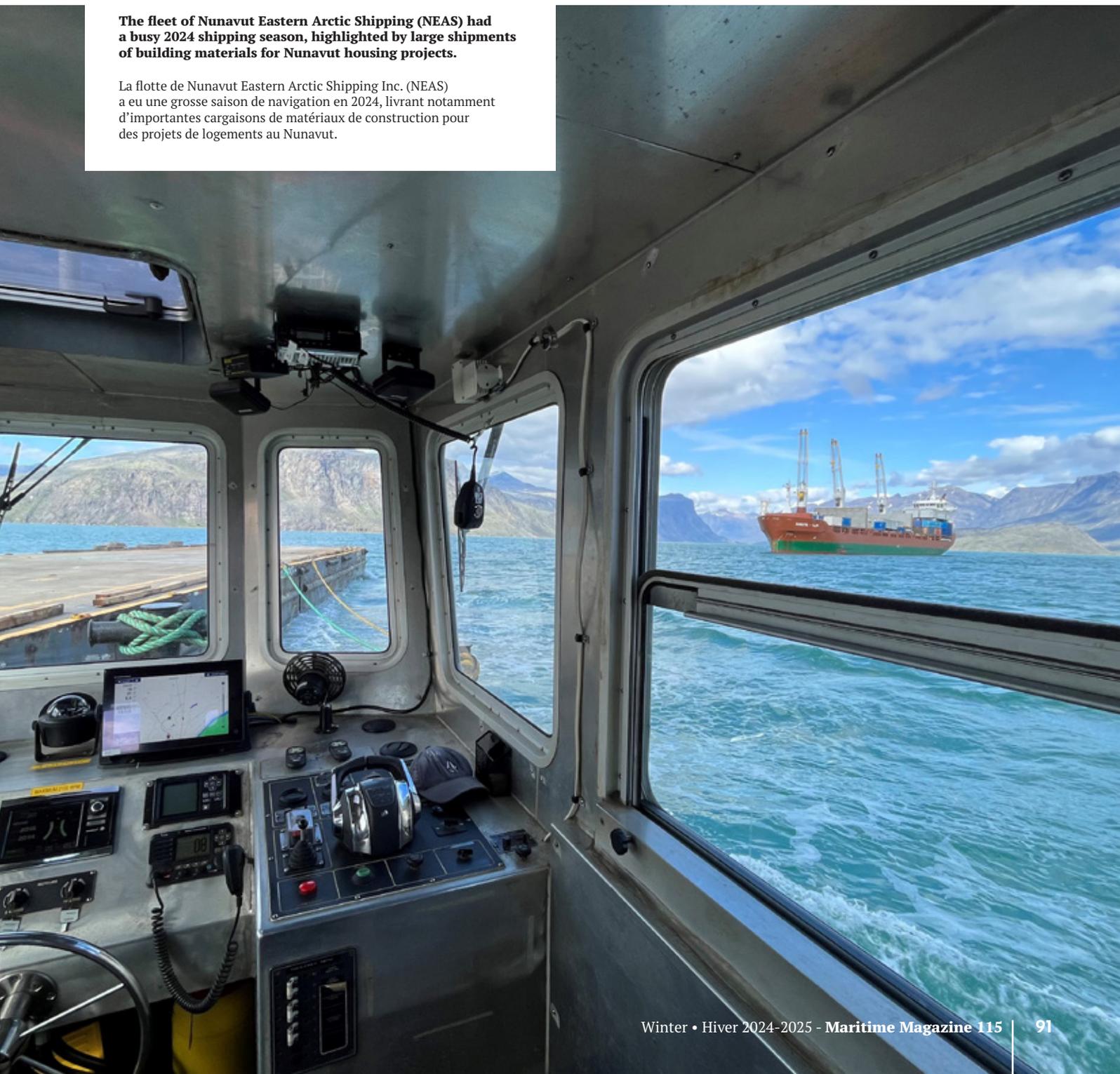
NEAS GROUP

The **MV UKPIK**, the most recent and seventh ship to join the Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) fleet, bookended the company's 2024 shipping season. It departed the Port of Bécancour on July 4 for Kangiqsujuaq and returned

@NEAS

The fleet of Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) had a busy 2024 shipping season, highlighted by large shipments of building materials for Nunavut housing projects.

La flotte de Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) a eu une grosse saison de navigation en 2024, livrant notamment d'importantes cargaisons de matériaux de construction pour des projets de logements au Nunavut.



November 29 from Iqaluit – logging 148 days at sea.

NEAS completed the ownership transfer last June 4 of the Ice Class 1 container ship, which can carry 665 TEUs and has two, 180 metric-tonne heavy lift derricks.

“We moved a lot of [specialized] equipment, [such as] concrete pumps, rock crushers, graters,”

says Daniel Dagenais, CEO, NEAS. “Nunavut 3000 took a giant leap forward this year. A lot of building materials were shipped by our customers to support [the] Nunavut housing initiative.”

Nunavut 3000 is a Government of Nunavut and Nunavut Housing Corporation initiative launched in October 2022 to build 3,000 new housing units in the territory by 2030.

Weather-wise, says Mr. Dagenais, “2024 was a hard season, thick ice was still on routes typically clear. The mid and end voyages were affected by strong winds that prevented operations.”

While the weather is beyond government control, Iqaluit’s new deep sea port and lay-down area, completed in 2023, is a historic leap forward for ships with cargo to unload. Since the first sailing ship arrived in the Arctic several hundred years ago, vessels have had to shift their cargo onto Arctic beaches at high tide. While there is just one first-come, first-served berth (with priority access for liquid bulk carriers), there is also a ramp option.

“The ramp is always available for traditional lightering operations when the berth is unavailable. The ramp is a great addition, given its inclination and leveled surface. It has substantially enhanced access, effectively removing blackout periods due to macro-tidal (greater than 9.5 metres) cycles in Frobisher Bay,” Mr. Dagenais explains.

On the Inuit training and staffing front, Mr. Dagenais reports, “In 2023 we had 12 Inuit seamen. Some were trained via the Arctic college network, and all got a week-long training session at Newfoundland’s Memorial University. This year all our Inuit staffing requirements were filled with returning, experienced employees. This year we have an Inuit tug captain, tug helpers and beach gang (involved with discharge operations).”

en provenance d’Iqaluit – passant ainsi 148 jours en mer.

NEAS a bouclé le 4 juin dernier le transfert de propriété du porte-conteneurs de cote glace 1 qui peut transporter 665 EVP et est doté de deux grues de bord d’une charge maximum utile de 180 tonnes.

« Nous avons transporté beaucoup de matériel [spécialisé], [tel que] pompes à béton, concasseurs de roche, tamiseurs » dit Daniel Dagenais, président et chef de la direction de NEAS. « Le projet Nunavut 3000 a fait un pas de géant cette année. Beaucoup de matériaux de construction ont été envoyés par nos clients pour soutenir cette initiative de logement au Nunavut. »

Le programme Nunavut 3000, lancé en octobre 2022 par le gouvernement du Nunavut et la Société d’habitation du Nunavut, vise à construire 3000 logements d’ici 2030.

En ce qui concerne la météo, dit M. Dagenais, « 2024 a été une saison difficile, avec de la glace épaisse persistant sur des parcours qui sont habituellement libres. Au milieu et à la fin de la saison, les voyages ont été affectés par des vents forts qui entravaient les opérations. »

Le gouvernement ne peut rien à la météo, mais le nouveau port en eau profonde et l’aire de dépôt d’Iqaluit, achevés en 2023, représentent un progrès historique pour les navires ayant des cargaisons à décharger. Dans l’Arctique, depuis l’arrivée du premier voilier il y a quelques siècles, les navires ont toujours dû déposer leur chargement sur des plages à marée haute. Maintenant, il y a un poste d’accostage – un seul, où c’est au premier arrivé, premier servi (et accès prioritaire aux transporteurs de vrac liquide), mais il y a aussi une rampe.

« La rampe est toujours disponible pour des opérations de déchargement par allège quand le poste d’accostage est pris, explique M. Dagenais. La rampe est une excellente addition, vu son inclinaison et sa surface nivelée. Elle a grandement amélioré l’accès, éliminant les périodes d’interdiction lors des cycles de grandes marées (plus de 9,5 mètres) dans la baie Frobisher. »

Au sujet de la formation et du recrutement d’Inuits, dit M. Dagenais : « En 2023, nous avions 12 marins inuits. Certains avaient été formés grâce au réseau de collèges de l’Arctique, et tous avaient reçu une semaine de formation à l’Université Memorial de Terre-Neuve. Cette année, tous les Inuits que nous avons recrutés étaient expérimentés. Nous avons ainsi eu un capitaine de remorqueur, des aides au remorquage et des membres d’équipe de plage – participant aux opérations de déchargement. »

Nunavut 3000 is a Government of Nunavut and Nunavut Housing Corporation initiative launched in October 2022 to build 3,000 new housing units in the territory by 2030.

Le programme Nunavut 3000, lancé en octobre 2022 par le gouvernement du Nunavut et la Société d’habitation du Nunavut, vise à construire 3000 logements d’ici 2030.

FATHOM MARINE

L'entreprise Fathom Marine Inc. exploite une flotte de remorqueurs, de chalands à pont et de chalands-citernes/à pont à partir d'Inuvik, dans les Territoires du Nord-Ouest, d'où elle a accès au fleuve Mackenzie, et de Tuktoyaktuk, sur la mer de Beaufort. Elle a des bureaux à Calgary et à North Vancouver. Elle a fourni une variété de services cette saison, d'avril à octobre.

Elle a ainsi servi la minière B2Gold à Bathurst Inlet, à l'appui de ses opérations aurifères de la rivière Black au Nunavut. « B2Gold est un client principal parmi les minières cette année », dit Greg Mork, président de Fathom Marine.

Par ailleurs, ajoute M. Mork : « Nous avons aussi effectué une livraison spéciale de fret sec à Cambridge Bay. » Fathom a pris la relève après que, en 2020, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a mis fin aux services de transport maritime vers le hameau, situé à quelque 1900 km au nord de Saskatoon. Il ne s'agit pas de livraisons régulières comme sur une tournée de laitier. Plutôt, compte tenu des dures réalités

FATHOM MARINE

Running a fleet of tugs, deck barges, and combination deck/fuel barges out of marine facilities in the town of Inuvik, Northwest Territories where it accesses the Mackenzie River, and Tuktoyaktuk, on the Beaufort Sea, and with corporate offices and headquarters in Calgary and North Vancouver, Fathom Marine Inc. provided a variety of services this April – October operating season.

The company provided services to B2Gold in Bathurst Inlet, supporting its Back River Gold District properties in Nunavut. “B2Gold is a primary customer on the mining side this year,” says Greg Mork, President, Fathom Marine.

The *Deh Cho* combination deck/fuel barge is pictured offloading diesel fuel from the *TORM 1 Louise* tanker.

Le chaland-citerne/à pont *Deh Cho* décharge du carburant diesel arctique du navire-citerne *TORM 1 Louise*.

@FATHOM



“We also completed a dedicated dry cargo delivery to Cambridge Bay,” Mork says. Fathom has provided the dry cargo delivery after the Government of the Northwest Territories discontinued marine transport services to the hamlet, located roughly 1,900 kilometres due north of Saskatoon, in 2020. These are not regularly scheduled stops on a milk run; rather, reflecting the tough realities of operating profitably in the Arctic, Fathom has been moving cargo there on an ad-hoc basis when volumes support.

Tuktoyaktuk is a major staging area for Fathom, which transfers cargo brought in by truck onto its barges and onward to communities. It also transloads and delivers fuel – one of its specialties. “We go out and meet tankers, take on fuel and take it to Tuk and discharge it there,” Mr. Mork explains.

Demonstrating its ability to adjust to changing commercial realities, Fathom mostly used its barges for purposes other than transporting cargo this year. While not prepared to go into detail, Mr. Mork did say, “We’ve used some of our barges for optimizing storage solutions.”

Fathom reported historic low water levels on the Mackenzie this year, which caused plenty of grief to go around for commercial operators and communities both, Mr. Mork indicates. “It was shocking this year.” Fathom had been planning a cargo run from Tuktoyaktuk to Alaska but was unable to make the trip from Hay River due to the low water levels. “There was a lot of cargo marshalled at Hay River. It was a significant trip. But it was cancelled at the last minute. There was some doubt as to whether the barge could sail on the river,” Mr. Mork explains.

The unknowns surrounding water levels are making planning shipments on the Mackenzie a perilous venture, says Kris Boekestyn, Director, Strategy, Fathom. “It is a very difficult situation for commercial operators to figure out, because of the risk. Because people don’t understand what is happening on the river, how do you plan?”

Fathom has done backhauls in previous years – always desirable for shippers when they can be done profitably – but the company did none this year. “We may revisit it if fleet availability and project needs align,” Mr. Mork shares.

As for programs to backhaul scrap from northern communities, Mr. Mork says, “We have the sense that something is going to be required in the next few years. We have done a little bit of cleanup already, but as for moving more scrap, it is something we might well entertain. But there hasn’t been much in the way of commitment. But we are interested in doing it. But it is not actively on the radar yet beyond informal discussions.”

Looking forward, Mork says, “We plan to continue to adapt our equipment, personnel, and capabilities to best service the unique business needs of the region in 2025 and beyond.”

Baffinland shipped 6 million tonnes of iron ore

Baffinland Iron Mine’s 2024 shipping season lasted 92 days – from July 27 to October 6, 2024. A total of 70 ships departed from the Milne Port on Baffin Island, Nunavut, transporting 6.05 million tonnes of high-grade iron ore destined for steel makers in continental Europe.

Nunavut Sealink and Supply Inc., based in Sainte-Catherine, Quebec, delivered supplies and backhaul materials and equipment to and from Baffinland for a total of three arrivals

avec lesquelles il faut composer pour rentabiliser des opérations dans l’Arctique, Fathom y livre des cargaisons de façon ponctuelle, quand les volumes le justifient.

Tuktoyaktuk est un relais important pour Fathom, où des cargaisons arrivant par camion sont chargées sur ses chalands pour être livrées à leurs destinations. L’entreprise y transborde aussi du carburant en vue de sa livraison, une de ses spécialités. « Nous allons à la rencontre des bateaux-citernes, prenons le carburant et le transportons à Tuk, où nous le déchargeons », explique M. Mork.

Démontrant sa capacité de s’adapter à des réalités commerciales changeantes, Fathom a surtout utilisé ses chalands à d’autres fins que le transport de cargaisons cette année. « Nous avons utilisé certains de nos chalands pour optimiser des solutions de stockage », a dit M. Mork, sans vouloir dévoiler trop de détails.

Fathom a signalé des niveaux d’eau anormalement bas sur le fleuve Mackenzie cette année, ce qui a causé bien des difficultés tant pour les exploitants commerciaux que pour les communautés. « C’était pénible cette année. » Fathom avait prévu un transport de fret de Tuktoyaktuk à l’Alaska, mais n’a pas pu faire le voyage au départ de Hay River, en raison des faibles niveaux d’eau. « Il y avait beaucoup de marchandises en attente à Hay River, explique M. Mork. C’était un voyage important. Il a été annulé à la dernière minute, car il était douteux que le chaland pourrait naviguer sur la rivière. »

L’incertitude au sujet des niveaux d’eau complique la planification d’expéditions sur le Mackenzie, selon le directeur de la stratégie de Fathom : « Il s’agit d’une situation très difficile pour les exploitants commerciaux, en raison du risque. Comme on ne comprend pas ce qui arrive sur la rivière, comment peut-on planifier? »

Fathom a pris des chargements sur le trajet de retour dans le passé, et c’est toujours souhaitable quand cela peut se faire de façon rentable. Cependant, elle n’en a pas fait cette année. « Nous pourrions y revenir si la disponibilité de la flotte et les besoins de projets concordent », dit M. Mork.

Quant à des programmes pour rapporter des rebuts des communautés nordiques, dit M. Mork : « Nous croyons que quelque chose sera nécessaire dans les quelques années à venir. Nous avons déjà fait un peu de nettoyage, et pour ce qui est de prendre davantage de rebuts, nous pourrions certainement l’envisager. Cependant, il n’y a pas eu beaucoup d’engagements en ce sens. Nous sommes intéressés à en faire, mais ce n’est pas un sujet d’actualité au-delà de discussions informelles. »

Pour l’avenir, avance M. Mork : « Nous entendons continuer d’adapter notre équipement, notre personnel et nos capacités pour répondre au mieux aux besoins de la région en 2025 et par la suite. »

Baffinland atteint les 6 millions de tonnes

La saison de la mine de fer de Baffinland a duré 92 jours en 2024, du 27 juin au 6 octobre. Au total, 70 navires ont appareillé du port de Milne sur l’île de Baffin (Nunavut), emportant 6,05 millions de tonnes de minerai de fer à haute teneur destiné à des sidérurgistes d’Europe continentale.

Nunavut Sealink and Supply Inc., qui a son siège à Sainte-Catherine (Québec), a livré des marchandises et rapporté du matériel et de l’équipement en allant et venant de Baffinland, effectuant en tout trois arrivées et quatre départs



@BAFFINLAND IRON MINES

A bulk carrier takes on iron ore at Baffinland's Milne Port which shipped 6 million tons in 2024.

Un vraquier est chargé de minerai de fer au port de Milne de Baffinland.

en 2024. « C'était une année normale, avec principalement des fournitures opérationnelles et de l'équipement, notamment un niveleur, un chargeur et des camions de transport de minerai », dit Peter Akman, responsable des relations avec les intervenants et des communications de Baffinland.

Parmi les chargements au retour, il y a eu des stocks désuets, de l'équipement usé au-delà de sa durée de vie habituelle, des biens nécessitant une élimination appropriée tels que lubrifiants et huiles, et du matériel de sous-traitants ayant achevé leur travail, selon Baffinland.

Fednav, de Montréal, gère les opérations portuaires, le trafic et la coordination des navires, l'acconage et les services d'agence pour le compte de Baffinland. Baffinland ne possède ni n'exploite aucun navire.

Baffinland respecte volontairement les mesures d'atténuation destinées à protéger l'environnement marin et les espèces qui y vivent. Par exemple, dit M. Akman : « vitesse ne dépassant pas 9 nœuds, itinéraires fixes, évitement de zones réservées, gestion stricte du trafic – pas de dérives, ainsi que traitement et échange de l'eau de ballast. Nous croyons que ces mesures devraient être adoptées comme pratiques normales par tous les navires utilisant les voies navigables. » **M**

and four departures in 2024. "[It] was a standard year, with mainly containerized operational supplies and some equipment, notably one dozer, one loader, and some ore haul trucks," says Peter Akman, Head of Stakeholder Relations & Communications, Baffinland.

The backhauls included obsolete inventory, worn out equipment beyond its typical useful life, goods requiring appropriate disposal, such as used tires, spent oils and lubricants, and equipment and facilities belonging to contractors who have completed their scope of work, according to Baffinland.

Montreal-based Fednav manages all of Baffinland's port operations, vessel traffic and coordination, stevedoring, and agency services. Baffinland does not own or operate ships.

Baffinland voluntarily follows marine mitigation measures designed to protect the marine environment and its inhabitants. They include, Mr. Akman notes, "Speed no faster than nine knots, fixed routes, avoiding restricted areas, strict traffic management controls - no drifting, and ballast water treatment and exchange. We believe these measures should become standard practices for all vessels using the waterways." **M**

ADVERTISERS ANNONCEURS

ALGOMA CENTRAL CORPORATION algonet.com	35	PORT OF JOHNSTOWN portofjohnstown.com	51
ARCELORMITTAL mines-infrastructure-arcelormittal.com..... <i>Back Cover / Couverture arrière</i>		PORT OF MONROE portofmonroe.com.....	77
BBC CHARTERING bbc-chartering.com.....	45	PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL port-montreal.com.....	57-58
CARGOM cargo-montreal.ca.....	69	PORT OF QUÉBEC PORT DE QUÉBEC portquebec.ca.....	14
CMPA - CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION APMC- ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA marinepilots.ca	9	PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES portsi.com	67
CN cn.ca	61	PORT OF TORONTO portstoronto.com.....	54
CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS cpbsl.ca.....	40	PORT OF THUNDER BAY portofthunderbay.ca	46
CSL cslships.com.....	1	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES porttr.com	65
CSMOIM - COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY csmoim.qc.ca.....	41	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD portvalleyfield.com	71
DESGAGNÉS desgagnes.com..... <i>Inside Front Cover / Couverture intérieure avant</i>		ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) rotainer.com.....	7
FEDNAV fednav.com.....	47	SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA shipfed.ca	11
GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS glpa-apgl.com	49	SLS - ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS ASL - ARMATEURS DU SAINT-LAURENT armateurs-du-st-laurent.org	12
GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE green-marine.org.....	16	SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL st-laurent.org.....	69
KILDAIR SERVICE ULC kildair.com	4	SPLIETHOFF spliethoff.com	75
LOGISTEC logistec.com	38	STERLING FUELS sterlingfuels.ca.....	53
MGT - MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY mtrtml.com/login.php	28	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT hwyh2o.com.....	30
MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTER CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME sim-pilot.com.....	40	URGENCE MARINE ENVIRONMENT ume-qc.com	63
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN groupeocean.com..... <i>Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière</i>		VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT valport.ca	71



WE ARE A MAJOR
SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS



[groupecocean.com](https://www.groupecocean.com)





ArcelorMittal

Vois grand
et bâtis
ta carrière
avec nous.

Think big and build
your career with us.

Joins-toi à notre
grande famille.

Come join our team.



emploidegeant.com