

No 117

Maritime

Magazine

maritimemag.com
SUMMER • ÉTÉ 2025

M30
YEARS/ANS

INDO-PACIFIC TRADE

Widening trade diversification
opportunities for Canada

MARCHÉ INDO-PACIFIQUE

Nouveaux débouchés pour
la diversification du Canada

**ROBUST CARGO
TRENDS AT
CANADIAN PORTS
AMID VOLATILE
GLOBAL SCENARIOS**

**LE FRET RESTE FORT
AUX PORTS CANADIENS
MALGRÉ LA VOLATILITÉ
MONDIALE**





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.

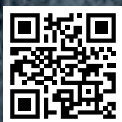


CANADA STEAMSHIP LINES

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**.



cslships.com



AWARDS 2024
WINNER
IT SOLUTIONS



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
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

M¹¹⁷ TABLE OF CONTENTS SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

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

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

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

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

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

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

28 **PORTS CANADA 2025**
MESSAGE FROM / DE DANIEL-ROBERT GOOCH
ACPA President and CEO / PDG de l'AACP

88 **ADVERTISERS / ANNONCEURS**

32 **M DOSSIER**

INDO-PACIFIC TRADE
MARCHÉ INDO-PACIFIQUE

Widening trade diversification opportunities for Canada on dynamic markets

Nouveaux débouchés pour la diversification du Canada sur des marchés dynamiques

Colin Laughlan



46 **M DOSSIER**

CANADIAN PORTS OVERVIEW
TOUR D'HORIZON
DES PORTS CANADIENS

Canadian ports maintain robust cargo trends despite volatile global scenarios

Les tendances du fret restent fortes aux ports canadiens malgré la volatilité mondiale

Leo Ryan
Julie Gedeon



COVER / COUVERTURE

An arresting panoramic view from Victoria Peak of the spectacular skyline and harbour of Hong Kong, the world's third-ranked global financial center after New York and London.

Du haut du Victoria Peak, vue saisissante du spectaculaire panorama urbain et du port de Hong Kong, troisième centre financier du monde après New York et Londres.

Photo: Sean Pavone – Dreamstime



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





FIRST WATCH – PREMIÈRE BORDÉE

Though seriously distressed over the ways humans are depleting the riches of the oceans, legendary biologist Sir David Attenborough – pictured looking out to sea from the UK coastline – views the oceans as a potentially important ally against climate change.

Bien qu'il soit consterné par les façons dont leurs richesses sont pillées par les humains, le biologiste légendaire sir David Attenborough – vu ici sur le littoral du Royaume-Uni – considère que les océans peuvent être un important allié dans la lutte contre le changement climatique.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef Maritime Magazine

Telling words and actions to protect the world's oceans

Des paroles et des gestes pour protéger les océans

Quiconque doutait encore que les écosystèmes océaniques sont profondément perturbés n'aurait qu'à visionner un documentaire extraordinaire lancé en juin dernier, quelques semaines avant la conférence des Nations Unies sur les océans qui se tenait à Nice. Le film est de sir David Attenborough, du haut de ses 99 ans!

Voilà sept décennies que ce biologiste passionné et apparemment infatigable inspire des millions de téléspectateurs, à la maison et dans les écoles, avec ses programmes sur le monde naturel à la télévision britannique. Le documentaire *David Attenborough* :

If one needed any new evidence that the ecosystems of the oceans are in deep trouble, one just has to view an extraordinary documentary film timely launched by Sir David Attenborough just a few weeks before the critical United Nations Ocean Conference held in Nice, France this past June. And this at the venerable age of 99!

For seven decades now, this impassioned, seemingly tireless legendary broadcaster-biologist has inspired millions in their homes and classrooms with his regular natural world programs on British televi-

sion. Produced by Silverback Films, *Ocean* with David Attenborough takes viewers on a breathtaking journey showing there is nowhere more vital for our survival or so full of wonders. But it also underlines ways in which humans are depleting the riches of an area accounting for 70% of the planet's surface and on which three billion people directly depend for their livelihoods.

"After almost 100 years on the planet, I now understand the most important place on Earth is not on land, but at sea," Mr. Attenborough declares.

The film argues that the ocean represents the planet's support system and humanity's biggest ally against climate catastrophe.

It documents how the world's oceans have changed through the years.

In this regard, Mr. Attenborough recalls his first scuba dive on the Great Barrier Reef way back in 1957. "I was so taken aback by the spectacle before me I forgot – momentarily – to breathe."

Since then, there has been a drastic decline of life in the oceans. "We are almost out of time," he warns.

Particularly arresting in a section on the damage that bottom trawling, a common and accepted practice by fishing operators, can inflict on the seabed. Such a process, moreover, releases vast amounts of carbon dioxide which contribute to global warming.

Bottom trawling an area the size of the Amazon rainforest annually

The trawlers are often seeking a single species, and more than three-quarters of the catch may be discarded, stirring Mr. Attenborough to exclaim: "It's hard to imagine a more wasteful way to catch fish."

He further candidly narrates: "An area the size of the Amazon rainforest is trawled every year, and much of that seabed is trawled over and over."

While the present state of the ocean has nearly made him lose hope for the future, Mr. Attenborough suggests one thing has kept him from despair. This is what he describes as "the most remarkable discovery of all" – the fact that the ocean "can recover faster than we had ever imagined."

Alex Warham and Jacca Deeble launched a drone to film footage of an ocean trawler.

Alex Warham et Jacca Deeble ont lancé un drone pour prendre des images d'un chalutier océanique.



©SILVERBACK FILMS AND OPEN PLANET STUDIOS

L'appel de l'océan, une production de Silverback Films, offre un panorama à couper le souffle, montrant qu'aucun milieu n'est plus vital à notre survie ni ne présente autant de merveilles. Cependant, il fait aussi bien voir comment les richesses sont pillées dans ce qui compte pour 70 % de la surface de la planète et dont dépendent directement 3 milliards d'êtres humains pour leur gagne-pain.

« Au bout de presque 100 ans sur la planète, je comprends maintenant que le lieu le plus important sur Terre n'est pas la terre, mais la mer », déclare M. Attenborough.

Le film fait valoir le fait que l'océan est le système de soutien de la planète et le plus grand allié de l'humanité pour prévenir une catastrophe climatique.

Il montre comment les océans ont changé au fil des années.

À cet égard, M. Attenborough revient sur sa première plongée sous-marine à la Grande Barrière de corail, en 1957. « J'ai été tellement saisi par le spectacle que j'en ai oublié – momentanément – de respirer. »

Depuis, la vie océanique a subi un déclin draconien. « Il ne reste presque plus de temps », prévient-il.

Un passage sur le chalutage par le fond marin est particulièrement interpellant. Il illustre les dommages que peut causer cette pratique de pêche répandue et acceptée. Elle dégage aussi d'énormes quantités de dioxyde de carbone qui contribuent au réchauffement planétaire.

Le chalutage par le fond touche chaque année une superficie grande comme la forêt amazonienne

Souvent, les chalutiers visent une seule espèce de poisson, et le reste de la prise – parfois plus des trois quarts – est rejeté. « Il est difficile d'imaginer une façon plus gaspilleuse d'attraper des poissons », s'exclame M. Attenborough.

Et d'ajouter : « Une superficie grande comme la forêt amazonienne subit un chalutage par le fond chaque année, dont une bonne part, à maintes reprises. »

L'état actuel de l'océan lui a presque fait perdre espoir en l'avenir, mais M. Attenborough évoque un fait qui l'a empêché de sombrer dans le découragement. Il s'agit de ce qu'il décrit comme « la découverte la plus remarquable » : l'océan « peut récupérer plus vite que nous ne l'avions jamais imaginé ».

Par exemple, le sort des baleines lui a été une source d'optimisme.

On estime que 2,9 millions de baleines ont été tuées par l'industrie baleinière au 20^e siècle. Presque toutes les populations de baleines étaient au bord de l'extinction.

Il ne restait apparemment que 1 % des baleines bleues, dit M. Attenborough : « Je me rappelle avoir pensé que c'était la fin. Il n'y aurait pas de retour. Nous avions perdu les grandes baleines. »

Cependant, face à la pression publique, la pêche commerciale à la baleine a été interdite en 1986 à la suite d'une décision de la Commission baleinière internationale.



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

In this connection, a story on whales that has been a source of optimism for him.

An estimated 2.9 million whales were killed by the whaling industry in the 20th century – pushing nearly all whale populations to the edge of extinction.

With only just 1% of Blue Whales still known to exist, Mr. Attenborough relates: “I remember thinking that was it. There was no coming back. We had lost the great whales.”

However, bowing to public pressure, commercial whaling was banned in 1986 following a decision by the International Whaling Commission.

(Since then, some whale populations have recovered, though the extent varies significantly by species and region. Some populations, such as the North Atlantic right whale, remain critically endangered. Challenges persist, including ongoing whaling by some nations, entanglements in fishing gear, ship strikes, and the impacts of climate change.)

UN High Seas Treaty edges closer to implementation

Meanwhile, there was considerable progress made at the UN Oceans Conference held to finalize the High Seas Treaty formally known as the agreement on Biodiversity Beyond National Jurisdiction (BBNJ).

New countries agreed to create marine protected areas (MPAs) or to establish marine conservation initiatives. (Canada has reached a mid-way point of attaining protection of 30% of its ocean territory by 2030.)

A substantial group of countries pushed for a “strong” global plastics treaty.

On the first day of the conference, the United Kingdom announced a consultation process to ban bottom trawling on roughly half of the area covered by England’s MPAs. This would be added to 18,000 km² of waters already protected from bottom-towed fishing. Perhaps, some credit on this should go to Mr. Attenborough...

But a comprehensive international agreement on this issue remains elusive without the participation of China, which operates by far the largest trawler fleet in the world.

On the other hand, there was movement in the number of countries supporting a moratorium on deep-sea mining. Slovenia, Latvia, Cyprus and the Marshall Islands raised the total to 37 nations (that include Canada) seeking greater scientific information measuring environmental impacts on marine habitat. This growing opposition comes on the heels of a recent intention announced by U.S. President Trump to unilaterally approve deep-sea mining in international waters – thereby circumventing multilateral negotiations at the UN-affiliated International Seabed Authority.

Finally, observers consider the landmark treaty to protect biodiversity in international waters is now potentially poised to enter into force sometime in 2026. With 18 more countries having ratified the agreement in Nice, the required total of 60 ratifications is today just 11 short. Canada’s ratification process is expected to be tabled in Parliament when it resumes its sessions this fall after the summer recess. **M**



A compass jellyfish off the coast of Pembrokeshire, UK.

Une méduse rayonnée au large de Pembrokeshire (Royaume-Uni).

©OLLY SCHOLEY

(Par la suite, certaines populations de baleines ont récupéré, bien que dans une mesure variant sensiblement selon l’espèce et selon la région. Certaines populations, comme celle des baleines noires de l’Atlantique Nord, restent en danger critique d’extinction. Il reste des défis à relever : certaines nations font encore la pêche à la baleine, et il y a des empêtements dans les engins de pêche, des collisions avec des navires et des effets du changement climatique.)

La mise en œuvre du traité de l’ONU sur la haute mer approche

D’importants progrès ont été réalisés à la conférence de l’ONU sur les océans en vue de boucler le traité sur la haute mer, qu’on appelle accord sur « la biodiversité dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale ».

De nouveaux pays ont convenu de créer des aires marines protégées ou de lancer des initiatives de conservation marine. (Le Canada est à mi-chemin d’une protection de 30 % de son territoire océanique d’ici 2030.)

Un important groupe de pays milite pour un traité rigoureux sur les plastiques.

Le premier jour de la conférence, le Royaume-Uni a annoncé une consultation sur l’interdiction du chalutage par le fond sur environ la moitié de la superficie des aires marines protégées d’Angleterre. Cela s’ajouterait aux 18 000 km² déjà protégés du chalutage par le fond. Peut-être une partie du crédit devrait-elle être attribuée à M. Attenborough.

Cependant, un accord international global sur cette question reste difficile sans la participation de la Chine. Celle-ci exploite la flotte de chalutiers de loin la plus grande au monde.

Par ailleurs, le nombre de pays appuyant un moratoire sur l’exploitation minière en haute mer a augmenté. La Slovaquie, la Lettonie, Chypre et les Îles Marshall ont porté à 37 le décompte des nations (dont le Canada) demandant davantage d’information scientifique sur les impacts environnementaux pour les habitats marins. L’opposition à l’exploitation minière en haute mer augmente alors que le président américain Donald Trump a annoncé récemment l’intention de l’approuver unilatéralement jusqu’en eaux internationales – ce qui court-circuiterait les négociations multilatérales menées sous l’égide de l’Autorité internationale des fonds marins affiliée à l’ONU.

Enfin, des observateurs estiment que le traité historique visant à protéger la biodiversité dans les eaux internationales pourrait maintenant entrer en vigueur en 2026. Avec les 18 pays supplémentaires qui ont ratifié l’accord à Nice, il n’en manque plus que 11 pour atteindre les 60 ratifications requises. La ratification par le Canada devrait être soumise au Parlement lors de la reprise de ses travaux à l’automne après le congé d’été. **M**

Charting a Smart Career Course With the Certificate in Marine Transportation

Shipping
Federation
of Canada



Shipping is a complex industry requiring specialized knowledge that can take an entire career to obtain. For nearly 230 professionals, though, the learning curve was substantially shortened thanks to a custom educational program offered by the Shipping Federation of Canada (SFC).

For three decades, the SFC has provided training to both current and new talent to the industry through its Certificate in Marine Transportation (CMT) program, offering them a level of learning and insight that would otherwise require years of on-the-job training to acquire.

The program, unique to Canada and rare internationally, is offered in conjunction with Montreal's Concordia University and is celebrating its 30th anniversary this fall. Its graduates, 228 to date, help fill an ongoing need among SFC member companies and the industry as a whole for skilled workers.

"Shipping has so many tentacles and career opportunities it can be overwhelming," said SFC president, Chris Hall. "This program provides a solid foundation for understanding the industry, and collapses learning timelines."

For its milestone year, the CMT has been redesigned, from five courses to three, enabling graduation in less than 12 months, as opposed to the two years it had traditionally required. It still holds fast to its three-pillar curriculum: the role of shipping in trade; ports and vessels operations; and marine's contractual and legal environment.

"We place a strong emphasis on international trade and geopolitics and on understanding how shipping works practically, especially from a Canadian perspective," said SFC vice president Karen Kancens. "It's the intersection of the two that is really important."

CMT traces its origins to former SFC president, Captain Francis Nicol. In 1996, he convened a group of experts from Montreal's shipping community, convincing them of the need for a learning platform for young professionals.

"Captain Nicol saw the program as a way to fill the need for formal training, especially for shoreside businesses in Canada that supply and support marine. He was a big promoter of young people and got a thrill out of seeing them succeed," said Kancens.

Luciana Praxedes is just such a young person.

She has transitioned from a deck officer sailing internationally to the headquarters of the CSL Group where she holds the position of Port Safety Advisor. Praxedes graduated from CMT in 2019.

"This program bridged my international seagoing experience with Canada's unique maritime environment," she said. "It expanded my understanding of the Canadian shipping sector and helped me further develop the strategic skills essential to advancing my career."

The program's **three courses** feature **six three-hour lectures each**, with a renewed emphasis on in-person learning.

1

Course one introduces shipping and its myriad characteristics, from ship and cargo types to freight rates to international conventions and regulations.

2

Course two delves into ship and port operations, discusses vessels and their crews and studies Canada's regulatory environment. It also defines the role of port agents.

3

Course three focuses on the commercial and legal aspects of shipping, including contracts of carriage, charterparty negotiations and liability issues.

Kevin Nichol, a graduate of CMT's inaugural class, points to the practical knowledge offered by the program as being important to his career.

"The program covered a lot of ground and I found the vessel husbandry course (ship maintenance, cleaning, and general upkeep) to be helpful, and the legal aspect of shipping beneficial," said the Vice-President, Business Development and Client Relations with Quebec City-based Group Ocean. "I would recommend the program to a person entering the business or someone who wanted to extend their knowledge of shipping."

If longevity can help define the success of a program, then CMT's 30-year run with Concordia is proof of its quality.

"The courses are developed and delivered by professionals working in maritime fields, which means the content is practical, pertinent and aligned with the current needs of shipping professionals," said Ana Maria Isac, Academic Coordinator at Concordia Continuing Education. "This results in a level of customization, specialization and real-world application that sets it apart."

Longtime marine consultant Julian Hung is the program's lead instructor.

Among its alumni, CMT has graduated a range of marine professionals serving in various leadership roles, including

chief executives and board members. (SFC director Marco Renzelli is himself a graduate.)

"It's a tremendous asset for anyone who wants to understand the industry, whether it's someone who wants to move up from their current position or a new person considering marine as a career," said SFC president Hall.

More information:
shipped.ca/events-training/cmt



CMT graduate Luciana Praxedes, green dress, and Kevin Nichol, back row, second from left, join fellow certificate recipients at a recent SFC function.



YOUR MARINE
CARRIER OF CHOICE™

Moving the World Forward Sustainably

Algoma is committed to minimizing impacts to water, air, and land from our operations. Since launching our Equinox Class program in 2010, we have invested nearly \$600 million in fleet renewal, enhancing fleet efficiency through the latest and best available technology.

Along with industry partners, we are researching solutions tailored to our unique waterways that have the potential to further drive efficiencies. Our goal is to reduce emissions intensity 40% by 2030 and reaching net-zero by 2050.



5
Grants
awarded by
the GSCP¹



40%
Reduction
in Carbon
Intensity²



76%
GHG
Reduction by
using Biofuel³



12
Equinox Class
Vessels



10
Vessels on
Order or Under
Construction⁴

Learn more at [algonet.com](https://www.algonet.com)

¹Transport Canada's Green Shipping Corridor Program

²On average, on Equinox Class vessels

³Compared to marine diesel fuel

⁴In our ocean self-unloader fleet or with joint venture partners



@algomacentral



Map of global shipping routes showing potential pathways for invasive species to be transported via ballast water discharge.

Mappemonde des routes de navigation indiquant les itinéraires par lesquels des espèces envahissantes transportées dans l'eau de ballast peuvent se propager.



Julie Gedeon

Mounting gaps between maritime regulations and biodiversity impacts

La réglementation maritime *et les impacts sur la biodiversité*

L'industrie maritime se préoccupe tant de réduire les émissions de carbone qu'elle sous-estime souvent les impacts sur la biodiversité marine. L'organisme Lloyd's Register a publié le document Biodiversity report: *Understanding science to engineer shipping solutions* soulignant les pressions qu'exerce le transport maritime sur les écosystèmes marins, selon sa revue de publications scientifiques.

Cinq facteurs principaux causent une perte de biodiversité et une dégradation des écosystèmes ma-

The maritime industry's current focus on reducing carbon emissions is often at the expense of underestimating marine biodiversity impacts. Lloyd's Register has issued Biodiversity report: *Understanding science to engineer shipping solutions* to outline the shipping pressures on marine ecosystems based on its overview of scientific publications.

Five chief drivers of biodiversity loss and marine ecosystems degradation – namely, changes in land and sea use, overexploitation, climate change, pollution,



GREENTECH 2026

QUÉBEC — JUNE 9 -11 JUIN

*Three days of valuable
knowledge sharing, networking
and discussions to advance
sustainable shipping!*

*Trois jours de précieux partage de
connaissances, de réseautage et
de discussions pour promouvoir le
transport maritime durable!*



**GREEN
MARINE**

green-marine.org

rins – à savoir, changements dans l'exploitation des terres et des mers, surexploitation, changement climatique, pollution et introduction d'espèces étrangères envahissantes –, et l'écart est grand entre ces enjeux et ceux qui sont abordés dans la plupart des accords internationaux.

« Cette publication, lit-on dans le rapport, vise à accroître les connaissances scientifiques qu'ont les acteurs du secteur maritime sur les pressions exercées par le transport maritime, et à faire valoir l'importance de prévoir des mesures fondées sur des données probantes dans les règles et règlements futurs. »

S'appuyant sur le cadre DPSIR (*Drivers-Pressures-State-Impact-Response*) de 2016 pour l'évaluation et la gestion des problèmes environnementaux, le rapport se concentre sur les trois premiers éléments : moteurs (besoins humains sous-jacents, comme le transport de marchandises); pressions (contraintes découlant d'une activité); et situation (changement dans la condition de l'environnement). Les aspects impact (conséquences pour les écosystèmes et le bien-être humain) et réponses (mesures d'atténuation) ont été laissés pour des publications ultérieures.

Le fait de s'attaquer aux pressions engendrées par le transport maritime non seulement aidera à préserver la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes, mais pourrait aussi réduire les risques pour la santé découlant de la bioaccumulation de toxines chimiques, de bactéries et autres pathogènes.

Pour s'y prendre efficacement, il s'agit de bien comprendre les liens entre habitats, espèces, activités humaines et les caractéristiques de divers écosystèmes telles que salinité, température et nutriments. « Adopter une démarche axée sur les écosystèmes plutôt que des solutions universelles permettra de s'attaquer aux pressions là où elles ont le plus grand impact écologique », avance le rapport.

La réputation d'une entreprise est de plus en plus liée aux efforts qu'elle consacre à la durabilité, ajoute-t-il. Le public est devenu plus conscient de l'importance d'un écosystème sain et équilibré, et il exige que les pressions du transport maritime soient éliminées.

Ce ne sera pas facile. Par exemple, la propagation d'espèces non indigènes (ENI) par l'eau de ballast est favorisée non seulement par le nombre croissant de navires, mais aussi par leur plus grande vitesse et les chances accrues de survie des ENI. Une autre source de préoccupation est la possibilité que des ENI survivent dans les eaux de l'Arctique, qui se réchauffent, alors que le nombre de routes établies dans le Nord est en augmentation.

La *Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires* est entrée en vigueur en 2017, mais l'efficacité de sa mise en œuvre peut dépendre de divers facteurs. Il y a par exemple le fait que le fonctionnement d'un système de gestion de l'eau de ballast peut être compliqué par des conditions de mer difficiles; le degré auquel l'équipage connaît l'utilisation de la technologie ainsi que les notions élémentaires de biologie marine nécessaires pour la bonne utilisation de produits chimiques; et la mesure dans laquelle il se fait un échantillonnage suffisant de l'eau rejetée pour assurer la conformité.

Le réchauffement des océans aide les espèces non indigènes à survivre

Les températures en hausse des océans aident aussi les ENI à survivre à des voyages transocéaniques sur la coque de navires. Le bio-encrassement nuit à l'efficacité opérationnelle,

and invasive alien species introduction – underscore a gap between these issues and those addressed by most international agreements.

"This publication aims towards increasing the scientific knowledge among maritime stakeholders of the likely impact of shipping pressures and to promote the importance of evidence-based actions for future rules and regulation development," the handbook states.

Using the 2016 DPSIR framework to assess and manage environmental problems, the handbook focuses on the initial three components: the Driver (underlying human need, such as transporting goods); Pressure (resulting stress of an activity); and State (change in the environment's condition). The Impact (consequences to ecosystems and human well-being) and Response (mitigation measures) have been left for later publications.

Addressing these shipping pressures will not only help to preserve marine biodiversity and ecosystem functioning but might have accrued benefits, such as reducing health risks from the bioaccumulation of toxic chemicals, bacteria and pathogens.

To effectively do so, the interconnections between a habitat, species, human activities, and the factors that define specific ecosystems, such as salinity, temperature and nutrients, must be well understood. "Adopting an ecosystem-based approach, instead of universal solutions, will allow pressures to be addressed where they have the greatest ecological impact," the report notes.

A company's reputation is increasingly being linked to its sustainability efforts, it adds. The public has become more aware of the importance of a healthy and balanced ecosystem and is demanding that shipping pressures are removed.

None of this is easy. For example, the spread of non-indigenous species (NIS) through ballast water is being driven by not only the increasing number of ships but their faster travel speeds with NIS having a higher survival potential. The possibility of NIS surviving in warming Arctic waters as more Northern shipping routes are established is an increasing concern.

While the *International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments* entered into force in 2017, its successful implementation can be hampered by various factors that include: a ballast water management system's operation in challenging water conditions, the crew's awareness in using the technology as well as the basic marine biology necessary to apply chemicals effectively but safely, as well as a lack of detailed sampling of discharged water to ensure compliance.

Warming oceans helping non-indigenous species to survive

Warming ocean temperatures is also helping NIS to survive transoceanic voyages on ship hulls. Biofouling affects operational efficiencies with just a slime layer potentially increasing GHG emissions by 25% because of the underwater friction requiring more engine power. "In some cases, such as with a medium-size container ship, this number could increase up to 60% if calcareous fouling or weeds are present."

Solutions can backfire. Tributyltin (TBT) was the first biocide to be banned in antifouling paint after it poisoned a

wide variety of non-targeted species and was determined to bio-accumulate in sediment and organisms. Many silicone paints are effective at speeds greater than 12 knots, but slower or static vessels require hull cleanings. The cleaning might result in per- and polyfluoroalkyl substances (PFAS) from some silicone elastomers being released with unhealthy accumulations over time.

New antifouling methods that avoid chemical use, such as UV light and electrochemical antifouling systems are emerging, but ultrasonic technologies, for example, may generate a higher level of underwater radiated noise.

In terms of incidental ship discharges associated with a vessel's normal operations, the report notes that international conventions typically place limits on the discharge rates or proximity to land, but not on the total amount of discharge. Plus chemical pollution can be caused by a range of incidental discharges that include tank washings, cooling water, and exhaust gas cleaning systems release.

By identifying the success and shortcomings of existing regulations, the handbook seeks to define the issues requiring better oversight and innovative science-based responses.

The 56-page handbook is available online at <https://maritime.lr.org/Biodiversity-Report> 

Turtles in the oceans can eat plastic bags, mistaking them for jellyfish.

Les tortues marines peuvent manger des sacs de plastique, en les prenant pour des méduses.

une pellicule biologique pouvant accroître les émissions de GES de 25 % parce que la friction dans l'eau exige une augmentation de la puissance appliquée. « L'accroissement peut même atteindre 60 %, par exemple dans le cas d'un porte-conteneurs de taille moyenne avec un encrassement calcaire ou de plantes aquatiques. »

Les solutions peuvent mal tourner. Le tributylstannane (TBT) a été le premier biocide qui sera interdit dans la peinture anti-encrassement. Il empoisonnait une grande variété d'espèces non visées, et il se bioaccumulait dans les sédiments et dans des organismes. De nombreuses peintures au silicone sont efficaces à des vitesses supérieures à 12 nœuds, mais pour les navires plus lents ou immobiles, la coque doit être nettoyée. Le nettoyage peut faire que des substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées (PFAS) s'échappent d'élastomères de silicone, menant avec le temps à des accumulations nuisibles à la santé.

De nouvelles méthodes anti-encrassement évitent les produits chimiques, utilisant plutôt la lumière UV ou des procédés électrochimiques. Il y a aussi des technologies ultrasoniques, mais elles peuvent engendrer un niveau élevé de bruit sous-marin.

Pour les rejets associés aux opérations normales d'un navire, le rapport note que des conventions internationales prescrivent souvent des limites concernant la proximité des terres ou le débit des rejets, mais non la quantité totale de rejets. Par ailleurs, une pollution chimique peut être causée par divers rejets, tels que l'eau de refroidissement ou les rejets du nettoyage de soutes ou des systèmes d'épuration des gaz d'échappement.

En faisant le point sur les succès et les lacunes des règlements actuels, le rapport vise à cerner les enjeux qui auraient besoin d'une plus grande surveillance et de mesures innovatrices fondées sur la science.

Le document de 56 pages se trouve en ligne à <https://maritime.lr.org/Biodiversity-Report>. 





Craig Bell Estabrooks, President and CEO of Port Saint John, addresses the many participants at the annual Port Days.

Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John, s'adresse aux nombreux participants à la conférence annuelle Journées du port.

Tom Peters

Port Saint John eyes diversification through revival of Asia-Pacific business

Port de Saint John vise la diversification *en relançant le trafic avec l'Asie-Pacifique*

Pour Port Saint John, ce qui a déjà été florissant pourrait le redevenir. C'est ce qu'on espère!

Il y a des années, le port accueillait des navires apportant du fret de pays d'Asie-Pacifique, note le PDG de l'Administration portuaire de Saint John, Craig Bell Estabrooks.

M. Bell Estabrooks a porté attention quand on lui a rappelé que dans les années 1970, 1980 et jusque 1990, le port avait même plusieurs lignes transportant du fret asiatique.

Cependant, le programme de conteneurs du port a commencé à faiblir. « Nous avons eu beaucoup de produits forestiers, jusqu'à 1 million de tonnes, dit M. Bell Estabrooks. C'est devenu la base, et le trafic conteneurs est réellement devenu un service nord-sud avec la compagnie Tropical Shipping, et c'est tout ce qui est resté. »

Saint John ne survit toutefois pas aujourd'hui avec un trafic minimal. Le port situé sur les rives de la baie

At Port Saint John, what's old may be new again. Hopefully!

Many years ago, Port Saint John welcomed vessels carrying cargo from Asian Pacific countries, recalls Port Authority President and CEO, Craig Bell Estabrooks.

According to Mr. Bell Estabrooks, "people were telling me anecdotally" that in the 70s, 80s and into the 90s, the port "had quite a few lines carrying Asian traffic."

However, he said the port's container program began to fade. "We did a lot of breakbulk forest products, up to a million tons, which became the mainstay and container traffic really became a north-south service with Tropical Shipping and that was all that was left."

But by no means does Saint John survive today on minimal traffic. Located on the shores of the Bay of Fundy with its massive tides, Saint John is the fourth largest port in the country tonnage wise, handling 29.6 million metric tonnes of cargo in 2024.

The majority of the tonnage is liquid bulk moved through the Irving Oil facilities.

While the port handled 184,879 TEUs (twenty-foot equivalent units) in 2024, terminal operator DP World has a long-term goal of increasing that to one million TEUs.

Capacity to handle many more containers

Port Saint John has the infrastructure to handle many more containers than it does today and it can handle ships with a capacity up to 7,200 TEUs.

Mr. Bell Estabrooks and port partners, which includes the various shipping lines and three Class A railways, see Asian cargo as an integral part of the port's future growth. A positive to that would be the fact one of the lines that calls the port, Hapag-Lloyd, has an agreement with cargo giant, Maersk, called the Gemini Cooperation, which covers several Asian routes.

Presently, the port cargo mainly functions on a north-south routing through Latin America, the Caribbean and trans-Atlantic.

But with the infrastructure in place and the area to build more, Port Saint John dares to dream bigger.

"We can reach the Pacific on transshipment now but everyone in the industry knows that is not always the most efficient way," says Mr. Bell Estabrooks.

The development of Asian trade lanes through Saint John would mean larger vessels into the port and the opening up of new markets in the Asia Pacific.

If the Asian cargo develops through Saint John, it begs the question would there be any impact on Asian cargo through Halifax?

Mr. Bell Estabrooks doesn't believe so. He affirms that "Halifax does a tremendous job handling very large container ships that we couldn't handle here" and feels Halifax will grow greatly with its partnerships with terminal operator PSA and TIL (Terminal Investment Ltd.) which is part of Mediterranean Shipping Company (MSC).

Port Saint John recently added another positive to the mix with the announcement that Americold, a major handler of temperature-controlled cargo, will build a large cold-storage facility at the port.

Mr. Bell Estabrooks says the Americold component is "big for us. We see the repatriation of a lot of imported temperature-controlled product that may be going through congested northeast U.S. ports."

Keeping watch on Red Sea Houthi rebel attacks

But while Atlantic Canada is a serene region, conflict in another part of the world could have negative repercussions on Port Saint John's Asian growth plans.

There are a lot of "ifs," says Mr. Bell Estabrooks, eluding specifically to the situation in the Red Sea where the Houthi rebels continue to threaten commercial shipping, forcing lines to abandon the shorter route through the Red Sea and Suez Canal to European and North American ports. The longer route around the tip of South Africa has been deemed safer.

"If we continue to be in another 500 to 600 days of no resolution and continued trepidation for use of the canal, it will be very unlikely we will expand," he said, adding, there is optimism that at some point that conflict will be resolved.



de Fundy – où les marées sont énormes – est le quatrième du pays pour le tonnage. En 2024, son volume s'élevait à 29,6 millions de tonnes de marchandises.

La plus grande part du tonnage est du vrac liquide passant par les installations d'Irving Oil.

Pour les conteneurs, le port était à 184 879 EVP (équivalents 20 pieds) en 2024. L'exploitant de terminaux DP World a pour objectif à long terme de parvenir à 1 million d'EVP.

La capacité de recevoir davantage de conteneurs

Port Saint John possède l'infrastructure voulue pour maintenir bien davantage de conteneurs qu'il ne le fait aujourd'hui. Et il peut accueillir des navires d'une capacité allant jusqu'à 7200 EVP.

M. Bell Estabrooks et des partenaires du port, dont les diverses compagnies maritimes et trois chemins de fer de catégorie 1, voient le fret asiatique comme faisant partie intégrante de la croissance future du port. D'ailleurs une des compagnies qui fait escale au port, Hapag-Lloyd, a conclu avec le géant maritime Maersk un accord visant plusieurs routes asiatiques, appelé la coopération Gemini.

À l'heure actuelle, le fret du port part surtout sur une route nord-sud par l'Amérique latine, les Caraïbes et l'outre-Atlantique.

Avec l'infrastructure dont il dispose déjà et la place voulue pour en construire davantage, Port Saint John ose nourrir de plus grandes ambitions.

« Nous pouvons atteindre le Pacifique aujourd'hui avec le transbordement, mais tout le monde dans l'industrie sait que ce n'est pas toujours la solution la plus efficace », dit M. Bell Estabrooks.

Le développement de routes commerciales entre l'Asie et Saint John supposerait l'arrivée de plus grands navires au port et l'ouverture de nouveaux marchés en Asie-Pacifique.

Si le fret asiatique augmente à Saint John, on peut se demander s'il y aurait des implications pour le fret asiatique à Halifax.

M. Bell Estabrooks ne le pense pas. « Halifax fait un excellent travail pour les très grands porte-conteneurs que nous ne pourrions pas recevoir ici », dit-il. Il croit que Halifax se développera sensiblement, avec ses partenariats avec les exploitants de terminaux PSA et TIL (Terminal Investment Ltd.) – qui fait partie de la Mediterranean Shipping Company (MSC).

Port Saint John a récemment ajouté un autre atout en annonçant qu'Americold, un acteur majeur dans le secteur du fret à température contrôlée, construira une grande installation d'entreposage frigorifique au port.

M. Bell Estabrooks dit qu'il s'agit d'un développement important pour le port : « Nous entrevoyons le rapatriement de beaucoup de produit à température contrôlée qui passe peut-être par les ports congestionnés du Nord-Est des États-Unis. »

L'œil sur les attaques des rebelles houthis en mer Rouge

Le Canada atlantique est une région paisible, mais un conflit dans une autre partie du monde pourrait perturber les projets de croissance de Port Saint John en Asie.

Il y a beaucoup d'impondérables, dit M. Bell Estabrooks, pensant en particulier à la situation en mer Rouge. Les rebelles houthis continuent d'y menacer la navigation commerciale, contraignant des compagnies à renoncer au trajet plus court par la mer Rouge et le canal de Suez vers les ports européens et nord-américains. La route plus longue autour de la pointe d'Afrique du Sud est jugée plus sûre.

« Si dans 500 ou 600 jours, nous sommes toujours sans résolution et dans l'hésitation à utiliser le canal, il sera très improbable que nous puissions réaliser notre expansion », estime-t-il. Il ajoute toutefois qu'il y a de l'optimisme que le conflit finira par être réglé.





PACIFIC HORIZONS – ÉCHOS DU PACIFIQUE

The HMCS Ottawa is one of two Halifax-class frigates deployed to the Pacific region.

Le NCSM Ottawa est une des deux frégates de la classe Halifax affectées à la région du Pacifique.



Colin Laughlan

The wide-ranging challenges and mission of the Royal Canadian Navy

Les grands défis et la mission de la Marine royale canadienne

Le vice-amiral (vam) Angus Topshee, commandant de la Marine royale canadienne, était rayonnant lorsque nous nous sommes rencontrés virtuellement en ligne à la mi-juin. Le gouvernement fédéral venait de s'engager à augmenter considérablement les dépenses de défense. Le vam Topshee pourrait enfin voir aux améliorations dont la flotte canadienne a bien besoin.

Vice-Admiral Angus Topshee, Commander of the Royal Canadian Navy, was all smiles when we connected online for a Teams chat in mid-June. The federal government had just committed to a substantial increase in defence spending. VAdm Topshee could finally make some long-needed upgrades to the Canadian fleet.

@ROYAL CANADIAN NAVY

Focusing for this *Pacific Horizons* column on what that would mean for Canada's naval requirements on the other side of the Pacific, he explained that federal government's 2022 Indo-Pacific Strategy required the navy to provide three ships a year into the region to maintain a 'persistent presence' there.

"Gaps between ships are now measured in weeks, not as they were in the past when you could go months and months without a Canadian ship in the area," he said.

The navy has now deployed two Halifax-class frigates to the region, *HMCS Ottawa* and *HMCS Ville de Québec*, and a Harry DeWolf-class ship, *HMCS Max Bernays*, will soon follow. *Max Bernays* is a new multipurpose Arctic and offshore patrol vessel, including as an icebreaker, built under Canada's 2007 National Shipbuilding Strategy. It has been deployed to the Indo-Pacific while the navy awaits delivery of larger ships to be built under the Strategy.



Dans le contexte de cette chronique *Échos du Pacifique*, il a discuté des implications par rapport aux besoins de la marine canadienne de l'autre côté du Pacifique. Il rappelle que la Stratégie pour l'Indo-Pacifique formulée par le gouvernement fédéral en 2022 exigeait que la marine fournisse trois navires par année à la région pour maintenir une « présence persistante » dans la région.

« Les intervalles entre navires se mesurent maintenant en semaines, et non comme dans le passé, quand il pouvait y avoir des mois et des mois sans navire canadien dans la région », dit-il.

La Marine a maintenant déployé deux frégates de la classe Halifax dans la région, le *NCSM Ottawa* et le *NCSM Ville de Québec*, et un navire de la classe Harry DeWolf, le *NCSM Max Bernays* suivra bientôt. Le *Max Bernays* est un navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique, un bâtiment polyvalent pouvant servir de brise-glace. Il a été construit dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale adoptée en 2007. Il a été déployé dans l'Indo-Pacifique en attendant que la Marine reçoive les plus grands navires dont la construction est prévue par la Stratégie.

« Tous sont des navires de combat, dit le *vam* Topshee, et la classe Halifax est ce que nous considérons comme étant de combat à part entière. Ils sont conçus pour engager le combat au besoin, contre leurs homologues adversaires. Les frégates sont handicapées parce qu'elles ont 30 ans. Même si les systèmes de combat sont modernisés, tout l'aspect mécanique des navires exige beaucoup d'attention. Nous avons actuellement tous les fonds voulus pour entretenir ces navires, renflouer notre stock de pièces de rechange et faire en sorte que nous puissions continuer de les exploiter sans rupture de service d'ici la livraison des destroyers de la classe River. »

Le destroyer de la classe River, plus grand et plus robuste, est aussi en construction dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale. Quinze bâtiments devraient être livrés à partir du début des années 2030.

« Je crois que tout ce que nous faisons dans l'Indo-Pacifique vise à démontrer que le Canada s'intéresse à cette région, qu'elle nous importe, et, surtout, que nous tenons à un ordre international fondé sur des règles indiquant comment nous devrions nous comporter », dit le *vam* Topshee.

Les trois navires canadiens dans la région participent actuellement à une série d'exercices conjoints avec des pays alliés et autres flottes nationales. « C'est très vaste », dit-il.

« En ce moment, le *Ville de Québec* est en route avec le Groupe aéronaval du Royaume-Uni dirigé par le *HMS Prince*

Angus Topshee

Vice-Admiral
Commander of the Royal Canadian Navy

Vice-amiral
Commandant de la Marine royale canadienne

of Wales pour participer à l'opération High Mast, une mission de huit mois dans l'Indo-Pacifique. Le groupe comprend du personnel et des navires de 13 nations : Australie, Canada, Corée du Sud, Espagne, États-Unis, France, Inde, Italie, Japon, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Norvège, Singapour.

Deux autres opérations comportent des activités navales du Canada dans l'Indo-Pacifique. « Tout ce que nous faisons dans la région fait partie de l'opération Horizon, sauf ce qui relève de l'opération Néon », explique-t-il. L'opération Horizon renforcera les capacités des forces navales en développant leur connaissance du domaine maritime. « Il y a aussi, par exemple, des activités maritimes coopératives avec les Philippines, le Japon et les États-Unis pour surveiller les menaces dans les eaux d'un pays et y réagir. »

Soutien à l'application des sanctions

Dans l'opération Néon, le Canada soutient l'application des sanctions visant la Corée du Nord. Par exemple, des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU doivent empêcher que la Corée du Nord obtienne de carburant et des armes pour son programme de construction de missiles.

La Russie n'est pas un pays de l'Indo-Pacifique, mais le *vam* Topshee la considère aussi comme un adversaire militaire. « Avec son invasion illégale, sans provocation, de l'Ukraine, je considère que la Russie est un adversaire du Canada et de l'objectif d'un ordre international fondé sur des règles. »

Sa position à l'égard de la Chine est plus nuancée. « J'aimerais penser que la Chine est plutôt un adversaire *potentiel*, dit-il. Quand nous sommes en mer de Chine méridionale ou ailleurs en Asie de l'Est, nous sommes couramment suivis par d'autres marines, et principalement par des navires de l'APL [Armée populaire de libération]. En toute honnêteté, nous en ferions autant si un navire de l'APL venait dans notre zone économique exclusive.

« Cependant, quand il y a eu une menace pour la liberté en haute mer, comme la piraterie au large de la Corne de l'Afrique, il y a eu une réaction collective. La Chine a encore des groupes de lutte contre la piraterie dans la Corne de l'Afrique, et c'est le genre de coopération qui à mon avis profite à tous. Il reste que nous devons être réalistes, compte tenu de certaines déclarations de la Chine et de certaines de ses actions en mer de Chine méridionale. Elles indiquent assurément qu'elle est un adversaire potentiel dont nous devrions tenir compte. »

La nécessité de sous-marins modernes

Un autre souci du *vam* Topshee concerne le besoin qu'a le Canada de sous-marins modernes.

« Nous avons réellement besoin de sous-marins, affirme-t-il. Les sous-marins posent un risque certain pour le Canada, parce qu'ils pourraient venir très près de nos côtes avec des missiles pouvant atteindre des cibles à l'intérieur du Canada et des États-Unis. Notre capacité de les détecter et de les surveiller est essentielle pour la sécurité de l'Amérique du Nord. »

Il explique que le Canada a besoin de 12 sous-marins, parce qu'ils exigent énormément de maintenance. « Si vous voulez une disponibilité assurée, il en faut quatre pour en avoir toujours un dans les approches du Canada depuis l'Arctique, l'Atlantique et le Pacifique. » La côte du Pacifique présente le plus grand défi, selon lui.

« Dans le contexte difficile du Canada, nous devons dé-

« All of them are warships and the Halifax-class is what we would call full combatant. They're designed to operate in battle when necessary against their peer competitors, » said VAdm Topshee. « The frigates are challenged because they're 30 years old, so while the combat systems are being upgraded, the whole mechanical side of the ships needs a lot of tender loving care. We now actually have all the money we need to maintain those ships to refill our spare parts bins and make sure that we can continue to operate those ships without any break in service through to the delivery of the River class destroyers. »

The larger and more robust River-class destroyer is also being built under Canada's National Shipbuilding Strategy, with 15 ships scheduled for delivery beginning in the early 2030s.

« I think all our actions in the Indo-Pacific are designed around demonstrating that Canada is interested in that region – that it matters to us – and what matters most is there's rules based international order that demonstrates how we should be operating, » said VAdm Topshee.

Canada's three regional vessels currently take part in a series of joint exercises among both foreign allies and domestic navies. « It's a real broad umbrella, » he said.

« Right now, *Ville de Quebec* is on its way into theatre as part of the UK Carrier Strike Group led by *HMS Prince of Wales*, in Operation High Mast, an eight-month global mission to the Indo-Pacific region. The task group comprises personnel and vessels from 13 nations: Australia, Canada, France, India, Italy, Japan, Malaysia, New Zealand, Norway, Singapore, South Korea, Spain, and the United States. »

Two other Operations comprise Canada's naval activities in the Indo Pacific. « Everything we do in the region is part of Operation Horizon, except for what falls under Operation Neon, » he explained. Operation Horizon works on capacity-building with navies to develop their marine domain awareness. « It also means things like the maritime cooperative activities we did with the Philippines, Japan and the United States – to monitor and respond to threats within a country's waters. »

Supporting sanctions enforcement

Under Operation Neon, Canada supports sanctions enforcement against North Korea. For example, UN Security Council resolutions designed to prevent North Korea getting fuel and weapons to support their missile building.

And though Russia is not an Indo-Pacific country, VAdm Topshee said he also saw it as military adversary. « With Russia's illegal and unprovoked invasion of Ukraine, I would consider them to be an adversary to Canada and the rules based international order goal. »

However, his position on China was more nuanced. « I'd like to think of China as more of a *potential* adversary. While we are in the South China Sea, or anywhere in East Asia, it is routine for us to be shadowed by other navies, and mainly from the PLA (Peoples Liberation Army) navy ships. To be honest, it's the same thing we would do if a PLA navy ship came into our exclusive economic zone, » he said.

« But when there's been a challenge to high seas freedom like piracy off the Horn of Africa, there's been a collective response. China still has anti-piracy task groups in the Horn of Africa and so that's the type of cooperation I think benefits all of us. But we've got to be realistic given some of China's statements, some of their actions in the South China Sea certainly indicate that it's a potential adversary that we should be mindful of. »



©ROYAL CANADIAN NAVY

The HMCS Ville de Québec is one of several Canadian naval vessels recently dispatched to the Pacific region as part of the UK Carrier Strike Group under the federal government's Indo-Pacific Strategy.

Le NCSM Ville de Québec est un des navires militaires canadiens qui ont été déployés récemment dans la région du Pacifique avec le Groupe aéronaval du Royaume-Uni, dans le cadre de la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique.

Need for modern submarines

Closer to home, another concern for VAdm Topshee is Canada's need for modern submarines.

"We definitely need submarines," he said. "They are definitely something that are a threat to Canada because they could station really close to our shores with missiles that could threaten targets inside Canada and the United States – so our ability to detect and monitor those submarines is something that is essential to the security of North America."

He explained that Canada needs 12 submarines because of their high maintenance. "If you want guaranteed availability, its four to get one operating in the Arctic, the Atlantic, and the Pacific approaches to Canada at all times." The Pacific coast poses the greatest challenge, he said.

"In the difficult Canadian context, we need to deploy a submarine out of Esquimalt and sail it up submerged and undetected in the Beaufort Sea, so through the Aleutians, through the Bering Strait, patrolling our Western Arctic for 21 days, and return home submerged and undetected. It's about a two-month deployment and a 7,000 nautical mile round trip. That puts it in the category of an ocean-going submarine."

There are several countries currently vying to sell the diesel-electric models needed by Canada, said VAdm Topshee. "In alphabetical order: France, Germany, South Korea, Spain and Sweden." **M**

ployer un sous-marin à partir d'Esquimalt, et il doit se rendre, submergé et non détecté, dans la mer de Beaufort, passer par les Aléoutiennes et par le détroit de Béring, et patrouiller notre Arctique de l'Ouest pendant 21 jours avant de revenir, submergé et non détecté. C'est un déploiement d'environ deux mois, et 7000 milles marins aller-retour. Nous sommes dans la catégorie du sous-marin océanique. »

Il y a plusieurs pays cherchant actuellement à vendre les modèles à propulsion diesel-électrique nécessaires au Canada, dit le vadm Topshee. « En ordre alphabétique : Allemagne, Corée du Sud, Espagne, France et Suède. » **M**

**TOGETHER, FOR THE SUCCESS
OF A SUSTAINABLE MARITIME ECONOMY**

The background of the poster is a deep blue gradient with a starry sky effect. In the upper half, there are stylized orange and yellow clouds. In the center, a large blue cargo ship is depicted with two figures, a man in a suit and a woman in a hard hat and safety vest, standing on its deck. The woman is holding a clipboard. Below the cargo ship, two smaller orange and blue ships are shown moving through the water, leaving white wakes. To the right of the ships, a small yellow wind turbine is visible. In the lower half, a diver in a yellow suit is swimming towards the right, and a yellow submarine is visible on the left. The overall theme is sustainable maritime industry.

em euromaritime

Trade fair for an innovative maritime industry

3-5 FEBRUARY 2026

Parc Chanot
MARSEILLE

Estimate your
participation



in   **euromaritime.fr**



Container terminal activity
at the Port of Cristobal, Panama.

Terminal à conteneurs au port
de Cristobal (Panama).



Nick Savvides

Carrier-owned terminals return in global market shift

Le marché évolue avec le retour des terminaux appartenant à des transporteurs

The historical development of container terminal ownership has seen the carrier-owned terminal make a return after a period of massive market investment by terminal operating companies such as DP World, PSA International and CK Hutchison.

Massive post pandemic profits for the lines have allowed carriers to re-evaluate strategies in a way that was simply not possible prior to the shake up in world trade that Covid initiated.

Most notably has been the “audacious” moves by the world’s largest carrier MSC, according to Drewry Shipping Consultants, which has seen the operator make four major acquisitions over four years with a cumulative investment of around \$30 billion.

MSC’s moves into terminal operating is by far and away the largest of all the container lines, but it is by no means the only carrier to look for terminal investment with Hapag-Lloyd and CMA CGM, the world’s fifth and third largest vessel operators respectively, also acquiring significant dedicated terminal operations.

In its latest acquisition MSC is looking to buy CK Hutchison’s ports portfolio, an early global terminal operator (GTO) and market leader whose network of ports and terminals took some two decades to build up.

“The first shock to the market came in the mid-nineties with DP World acquiring CSX World terminals, followed by the acquisition of P&O ports and then this

Dans l’évolution historique de la propriété des terminaux à conteneurs, les terminaux appartenant à des transporteurs ont fait un retour. Précédemment, c’est des entreprises spécialisées dans l’exploitation de terminaux, comme DP World, PSA International et CK Hutchison, qui avaient investi massivement dans le marché.

Ayant enregistré d’énormes bénéfices après la COVID, les compagnies maritimes ont pu réévaluer leurs stratégies et envisager des options qui n’étaient simplement pas possibles avant le bouleversement du commerce mondial déclenché par la pandémie.

MSC, le plus grand transporteur au monde, a été particulièrement audacieux, d’après Drewry Shipping Consultants. La compagnie a réalisé quatre acquisitions majeures en quatre ans, pour un investissement cumulatif de quelque 30 milliards de dollars.

De tous les transporteurs de conteneurs, MSC est de loin celui qui a agi le plus décisivemnt. Il n’est toutefois pas le seul à vouloir investir dans des terminaux. Hapag-Lloyd et CMA CGM, respectivement cinquième et troisième plus grands exploitants de navires, ont aussi acquis d’importants terminaux spécialisés.

Dernièrement, MSC cherchait à racheter le portefeuille de ports de CK Hutchison, un pionnier parmi les exploitants de terminaux à l’échelle mondiale (qu’on appelle global terminal operators, ou GTO) et un leader sur le marché, qui a mis deux décennies à développer son réseau de ports et terminaux.

Eirik Hooper

Senior analyst at Drewry shipping consultants

Analyste principal auprès de la firme-conseil Drewry



« Le premier choc pour le marché est survenu au milieu des années 1990, dit Eirik Hooper, analyste principal en matière de ports et de terminaux chez Drewry. DP World a acquis les terminaux de CSX World, puis les ports de P&O. Ensuite, PSA a pris un intérêt de 20 % dans le leader de l'industrie de l'époque, Hutchison.

« Des transactions d'une telle ampleur et d'une telle portée ne seraient plus revues pendant 20 ans, ajoute-t-il. Dans les années 2010, c'est surtout des investisseurs institutionnels qui ont inondé le marché, surtout dans les économies plus matures. »

Depuis la pandémie, dit M. Hooper, MSC et CMA CGM ont avancé environ trois fois plus vite que la moyenne de l'industrie dans le classement des GTO.

MSC, surtout, a fait des investissements stratégiques dans des marchés de croissance. Il y a eu les terminaux Wilson au Brésil et l'entreprise de logistique Bolloré en Afrique, ainsi qu'une participation de 20 % dans l'entreprise de logistique HHLA de Hambourg.

Tout récemment, le transporteur basé en Suisse a annoncé que sa filiale Terminal Investment Limited avait conclu une entente de coentreprise de 22,8 milliards de dollars avec la société de placement Blackrock pour acheter les 43 terminaux, avec 199 postes à quai, de CK Hutchison. En font partie les terminaux de Cristobal et Balboa au Panama, mais non les terminaux chinois de Hutchison.

D'ailleurs, fait remarquer M. Hooper, le PDG de l'Autorité du canal de Panama a déjà exprimé des réserves, « étant profondément inquiet de la concentration du marché dans les ports du canal de Panama et des implications pour la concurrence ».

MSC pourrait devenir le plus grand exploitant de terminaux au monde

Drewry estime qu'après la transaction visant Hutchison, MSC deviendra le plus grand exploitant de terminaux au monde, avec une part de marché de 8,3 %.

En conséquence, des soucis ont été exprimés. Comme le rapporte Kun Cao, cadre supérieur de la firme-conseil Reddal : « Des dirigeants d'entreprises et des analystes préviennent que la transaction donne à MSC non seulement un vaste contrôle sur les ports, mais aussi les avantages stratégiques d'une intégration verticale. MSC pourra optimiser les opérations et pourrait accéder à des données sensibles sur les concurrents. »

D'après les dernières nouvelles venant de Chine, l'affaire a déjà retenu l'attention d'autorités antitrust en Chine et en Europe, et maintenant le Panama y regarde aussi de plus près.

D'ajouter Kun Cao : « MSC et ses alliés soutiennent que la transaction ne mènera pas à des pratiques discriminatoires, mais certains insistent que l'ampleur de la consolidation pourrait fausser le paysage concurrentiel. »

M. Hooper signale que MSC aura des terminaux d'une capacité annuelle totale de 196 millions d'EVP, d'après des données de 2023.

« Plus encore, dit M. Hooper, MSC obtient sa propre capacité dans certains marchés vitaux, y compris les deux côtes du Panama, les deux côtes du Mexique, les Amériques, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Espagne, l'Égypte, Oman et le Pakistan au Moyen-Orient et en Asie méridionale, et la Thaïlande, la Malaisie et l'Indonésie dans le sud-est asiatique. »

Drewry note qu'après l'achat de Hutchison, trois des quatre plus grands transporteurs de conteneurs figureront parmi les cinq plus grands GTO. Se pose alors la question : est-ce que les GTO indépendants pourront soutenir la concurrence avec les hybrides transporteurs-ports ?

M. Hooper croit que la transaction entre MSC et Hutchison devrait pousser tous les autres exploitants à réfléchir à la façon d'adapter leurs stratégies pour se protéger contre ce qui pourrait être un risque important pour leur activité. 

was followed by PSA purchasing a 20% stake in the then industry leader Hutchison,” said Eirik Hooper, senior port and terminals analyst at Drewry’s.

He added: “The size and scale of these deals would not be seen again for nearly 20 years, as the 2010s largely saw institutional investors flood into the market, especially in the more mature economies.”

Since the pandemic, Mr. Hooper said, MSC and CMA CGM achieved around three times the average rate for the industry pushing their portfolios up the GTO rankings substantially.

MSC in particular has made strategic investments, buying into growth markets, including Brazil’s Wilson terminals and Bolloré Africa Logistics, while also registering a 20% stake in Hamburg’s HHLA.

Most recently the Swiss-based carrier has announced that its subsidiary, Terminal Investment Limited has entered into a \$22.8 billion joint venture with investment company Blackrock to buy CK Hutchison’s 43 terminals, with 199 berths, including the Panamanian terminals of Cristobal and Balboa, but excluding Hutchison’s Chinese terminal operations.

In fact, Mr. Hooper noted, the CEO of the Panama Canal Authority had raised the issue already, saying, “he was deeply concerned about market concentration in the Panama Canal ports and was concerned about what this meant for competition.”

MSC poised to become world’s biggest terminal operator

Drewry estimates that the Hutchison deal will see MSC become the world’s largest terminal operator with an 8.3% market share.

As a result, there have been concerns raised about the deal, with senior manager Kun Cao at consultancy Reddal remarking: “Industry executives and analysts warn that the deal grants MSC not only extensive port control but also strategic advantages through vertical integration, allowing the company to optimise operations and potentially access sensitive competitor data.”

According to the latest reports from China, the deal has already attracted the scrutiny of anti-trust authorities in China and Europe and now Panama is also taking a closer look.

Kun Cao added: “MSC and its supporters argue the deal will not result in discriminatory practices, critics stress that the scale of the consolidation could distort the competitive landscape.”

Mr. Hooper points out that MSC will have a total of 196 million TEUs in global annual terminal capacity, based on 2023 data.

“But more importantly, it gives MSC carrier-owned capacity in some critical markets, including both coasts of Panama, both coasts of Mexico and the Americas, the UK, Netherlands, Spain, Egypt, Oman and Pakistan in the Middle East and South Asia, and Thailand, Malaysia and Indonesia in Southeast Asia,” explained Mr. Hooper.

Drewry’s points out that the Hutchison deal will put three of the top four container lines in the top five GTOs. That begs the question: are independent GTOs able to compete with the carrier/port hybrids?

Mr. Hooper further believes that MSC’s Hutchison deal should “give all other operators pause for thought” on how they can adapt their strategies to protect against what could be a significant risk to their businesses. 



ARCTIC HORIZONS – ÉCHOS DE L'ARCTIQUE

A typical, majestic white mountain scene in Arctic Norway.

Panorama majestueux typique de l'Arctique en Norvège.



Carroll McCormick

The Arctic Council maps a hybrid approach to keep its great mission alive

Le Conseil de l'Arctique emprunte une voie hybride pour assurer sa grande mission

Until Russia invaded Ukraine in February 2022, all was pretty smooth sailing at the Arctic Council founded in Ottawa in 1996. Eight nations – Canada, the Kingdom of Denmark, Finland, Iceland, Norway, Sweden, the Russian Federation, and the United States – had formed a high-level forum to enhance cooperation, coordination and interaction among the Arctic states with the active involvement of Indigenous peoples on a wide range of environmental, economic and social issues (but not security). The deplorable Russian aggression, coinciding with a time Moscow chaired

Jusqu'à ce que la Russie envahisse l'Ukraine en février 2022, tout allait assez bien au Conseil de l'Arctique, fondé à Ottawa en 1996. Huit nations – Canada, Royaume du Danemark, Finlande, Islande, Islande, Norvège, Fédération russe et États-Unis – ont créé un forum de haut niveau pour rehausser la coopération, la coordination et l'interaction entre les États de l'Arctique, avec la participation active de peuples autochtones, à l'égard d'un éventail d'enjeux environnementaux, économiques et sociaux (mais non de sécurité). La déplorable agression russe, coïncidant avec une période où Moscou présidait le

Conseil, a entraîné ce qu'on a appelé une « pause », jusqu'à nouvel ordre, dans les réunions ministérielles annuelles. Cependant, les fervents partisans du forum ont trouvé des moyens de persévérer dans la grande mission du Conseil.

Succédant à la Russie à la tête du Conseil, la Norvège a adopté une approche pragmatique. Depuis 2023 et jusqu'à ce printemps, elle s'est employée à relancer le travail sur la durabilité en organisant des réunions de groupes de travail et du Conseil en mode virtuel. Les six groupes de travail réunissent des spécialistes de domaines comme la préparation aux situations d'urgence, le développement durable et la lutte contre la pollution.

En mai dernier, le Danemark a assumé la présidence du Conseil de l'Arctique pour deux ans. Le Danemark, qui comprend le Groenland et les îles Féroé, aborde la tâche dans un esprit d'équipe. Vivian Motzfeldt, ministre des Affaires étrangères et de la Recherche du Groenland, est devenue présidente du Conseil. Kenneth Høegh, nommé par le ministre danois des Affaires étrangères, devient le nouveau président des hauts fonctionnaires de l'Arctique. Le vice-président est Gunvør Balle, un diplomate des îles Féroé. Torsten Kjølby Nielsen, un diplomate danois, est le haut fonctionnaire principal du Royaume du Danemark pour l'Arctique.

Le Danemark a indiqué qu'il travaillera en fonction du *Plan stratégique du Conseil de l'Arctique (2021 à 2030)*. Le document de 24 pages décrit sept objectifs stratégiques concernant le climat dans l'Arctique, la santé de l'environnement terrestre et marin, et le développement social et économique durable. Le Danemark a signifié son intention de se concentrer sur cinq priorités, ou thèmes : peuples et communautés autochtones; développement économique durable et solutions pour une transition énergétique; océans; changement climatique dans l'Arctique; et biodiversité.

Le Conseil de l'Arctique a tenu une réunion avec participation en personne et virtuelle le 12 mai à Tromsø, en Norvège, où se situe son secrétariat.

Jessica Cook, agente de relations publiques du Conseil, a décrit la réunion au *Maritime Magazine* : « Ce n'était pas une réunion ministérielle, mais plutôt une rencontre entre les huit États de l'Arctique et six organisations autochtones qui ont le statut de participant permanent au Conseil.

« Comme les réunions du Conseil de l'Arctique au niveau politique sont en pause, les ministres n'ont pas assisté à la rencontre. Plutôt, les États étaient représentés par leurs hauts représentants pour l'Arctique. Tous les États, y compris la Russie, étaient représentés et ont fait des déclarations. »

Les participants ont formulé une déclaration commune : « Les États de l'Arctique et les participants permanents ont réaffirmé leur attachement à la paix, la stabilité et la coopération dans l'Arctique, et reconnu le rôle du Conseil de l'Arctique à titre de principal mécanisme de coopération circumpolaire depuis près de trois décennies. »

La déclaration des participants insistait aussi sur l'importance du dialogue entre les États de l'Arctique et les six participants permanents, et « le rôle du Conseil de l'Arctique qui consiste à s'attaquer aux problèmes qui touchent les populations, la société et l'environnement dans le but

the Council, resulted in the annual ministerial-level meetings being placed in what was termed “a pause mode” until further notice. However, the forum's strong supporters have found ways to keep the great mission of the Council alive.

Succeeding Russia at the head of the Council, Norway took a pragmatic approach during its stewardship between 2023 and this spring by inching things back towards regular sustainability work through the resumption of virtual working groups and council meetings. The six working groups consist of experts in areas that include emergency preparedness, sustainable development and addressing pollution.

This past May the Kingdom of Denmark took over Chairship of the Arctic Council for a two-year term. Denmark, which encompasses Greenland and the Faroe Islands, has taken a team approach to the task. Vivian Motzfeldt, who is the Minister of Foreign Affairs and Research for Greenland, has become the new Chair of the Arctic Council. Kenneth Høegh, appointed by the Danish Foreign Minister, becomes the new Chair of the Senior Arctic Officials. The Deputy Chair of the Senior Arctic Officials is Gunvør Balle - a Faroese diplomat. Torsten Kjølby Nielsen - a Danish diplomat, is the Kingdom of Denmark's Senior Arctic Official.

Denmark indicated that it will use The Arctic Council Strategic Plan 2021-2030 as its guide. This 24-page document outlines seven strategic goals, including the Arctic climate, healthy land and marine environment, and sustainable social and economic development. Denmark has indicated it wants to focus on five priorities, or themes: Indigenous Peoples and communities, sustainable economic development and energy transition solutions, oceans, Arctic climate change, and biodiversity.

The Arctic Council held an in-person and virtual attendance meeting on May 12 in Tromsø, Norway, location of the Council secretariat.

Describing the gathering, Jessica Cook, Public Relations Officer of the Council, explained to *Maritime Magazine*: “It was not a Ministerial meeting, but rather a meeting between all eight Arctic States and six Indigenous Peoples' organizations that have Permanent Participant status in the Council.

“As Arctic Council meetings on the political level are paused, Ministers did not attend the meeting, but rather States were represented by their appointed Senior Arctic Officials.



Kenneth Høegh

Chair of the Senior Arctic Officials

Président des hauts fonctionnaires de l'Arctique

©ARCTIC COUNCIL



© ARCTIC COUNCIL

All States, including Russia, were represented in the meeting and gave statements.”

The joint statement of the participants declared: “Arctic States and Permanent Participants reaffirmed their commitment to maintaining peace, stability and cooperation in the Arctic, and acknowledged the role of the Arctic Council as the pre-eminent forum for circumpolar cooperation for nearly three decades.”

The statement of the participants also stressed the importance of dialogue between the Arctic States and six Permanent Participants and “the Arctic Council’s role in addressing human, social and environmental issues with the prosperity and wellbeing of Arctic inhabitants.”

This was followed in mid-June by the first meetings staged by Denmark with the Heads of Delegation of the Indigenous Permanent Participants as well as with the Chairs and Secretariats of the Working Groups.

Emphasis on human dimension and Indigenous Peoples

“I am very satisfied to have concluded positive and constructive meetings,” said Kenneth Høegh, in comments on the Council website.

“While it is not business as usual in the Arctic Council, we aim to make the Council as lively and vibrant as possible. Engagement with Indigenous Peoples with a focus on promoting knowledge sharing is a cross-cutting priority for the Kingdom of Denmark. Hearing the positivity and dedication from Permanent Participants and Working Groups leaves me with a great sense of optimism.”

Asked what he is looking forward to the most as Chair, Mr. Høegh said, “I’m really looking forward to the youth engagement, and engagement with Indigenous Peoples. I find it extremely important to have the inhabitants of the Arctic, the Indigenous Peoples of the Arctic, as well as the youth engaged. It’s important we are able to discuss the issues that are important for all of us in the Arctic, that’s what I look forward to.” 

Flags of the Arctic Council Member States and Permanent Participants (Indigenous peoples’ organizations).

Drapeaux des États membres et des participants permanents (organisations autochtones) du Conseil de l’Arctique.

central d’assurer la prospérité et le bien-être des habitants de l’Arctique ».

Ensuite à la mi-juin, le Danemark a organisé ses premières réunions avec les chefs de délégation des participants permanents autochtones ainsi que les présidents et les secrétariats des groupes de travail.

La dimension humaine et les peuples autochtones

« Je suis très satisfait que nous ayons conclu des réunions positives et constructives, a commenté Kenneth Høegh sur le site Web du Conseil.

« Ce n’est pas le fonctionnement comme d’habitude au Conseil de l’Arctique, mais nous visons à ce que le Conseil soit aussi actif et dynamique que possible. L’engagement avec les peuples autochtones visant notamment à promouvoir le partage de connaissances est une priorité générale pour le Royaume du Danemark. La positivité et la diligence des participants permanents et des groupes de travail me donnent énormément d’optimisme. »

Quant à ce qu’il a le plus hâte de voir en tant que président, dit M. Høegh : « J’ai très hâte de voir l’engagement avec les jeunes et l’engagement avec les peuples autochtones. Je trouve extrêmement important que les habitants de l’Arctique – les peuples autochtones de l’Arctique ainsi que les jeunes – soient engagés. Il est important que nous puissions discuter des enjeux qui nous touchent tous dans l’Arctique, et c’est ce que j’ai hâte de voir. »





**Port
Halifax**

Co-hosted by | Port cohôte

C O N F É R E N C E
Ports Canada
C O N F É R E N C E



20
25



DP WORLD

SEPT 16 – 18 Halifax, NS

Be part of how the marine sector can achieve trade diversification, remain competitive and contribute to Canada's economic security.

- Keynote: **Karsten Schönewald, CEO Fleet Hamburg, a Port of Hamburg subsidiary**
- Global outlook of ports and shipping: **Leticia Astudillo, Deputy Director, Drewry**
- Keynote : **Remi G. Lalonde, Executive Vice-President and Chief Commercial Officer CN**
- Larger trade show
- Port boat tour
- Networking events and more!

16 AU 18 SEPT Halifax, N.-É.

Participez à la façon dont le secteur maritime peut diversifier son commerce, demeurer concurrentiel et contribuer à la sécurité économique du Canada.

- Conférencier principal : **Karsten Schönewald, PDG de la filiale du port de Hambourg, Flotte Hambourg**
- Perspectives mondiales des ports et du transport maritime : **Leticia Astudillo, directrice adjointe, Drewry**
- Conférencier principal : **Remi Lalonde, vice-président exécutif et directeur commercial, CN**
- Salon professionnel plus grand
- Visite du port en bateau
- Événements de réseautage et plus encore !



Association of
Canadian Port
Authorities

Association des
administrations
portuaires canadiennes

PROGRAMME COMPLET ET INSCRIPTION

www.portscanada.ca

FULL PROGRAM AND REGISTRATION



President and CEO Message 2025 – Message du PDG pour 2025



Association of
Canadian Port
Authorities

The leading voice of Canadian ports



Association des
administrations
portuaires
canadiennes

La voix principale des ports canadiens

Ports can strengthen Canada's autonomy, resilience, and security

Les ports peuvent renforcer l'autonomie, la résilience et la sécurité du Canada

The Association of Canadian Port Authorities (ACPA) welcomed the positive outcomes from the June First Ministers' Meeting with the federal government, including renewed commitments to eliminate trade barriers and advance nationally significant infrastructure projects. These steps are vital to modernizing and diversifying Canada's global trade network. Canada's port authorities are already working with federal and provincial partners on this shared priority and stand ready to support all levels of government in accelerating the development of nationally significant trade infrastructure.

L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) s'est réjouie des résultats positifs de la réunion de juin entre les premiers ministres et le gouvernement fédéral, notamment les engagements renouvelés à éliminer les obstacles au commerce et à faire progresser les projets d'infrastructure d'importance nationale. Ces mesures sont essentielles à la modernisation et à la diversification du réseau commercial mondial du Canada. Les administrations portuaires du Canada travaillent déjà avec leurs partenaires fédéraux et provinciaux à cette priorité commune et sont prêtes à appuyer tous les ordres de gouvernement pour accélérer le développement d'infrastructures d'importance nationale pour le commerce.

Daniel-Robert Gooch

Répondre aux besoins du Canada en matière d'infrastructure portuaire

Une étude de l'AAPC a révélé que les administrations portuaires canadiennes (APC) ont besoin de 10 milliards de dollars en investissements au cours des 16 prochaines années, dont 5 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années. Les besoins à long terme sont incertains en raison de la capacité limitée de planifier au-delà de cinq ans, mais les besoins totaux jusqu'en 2040 sont estimés entre 15 et 21,5 milliards de dollars. L'étude souligne l'urgence de la modernisation des infrastructures pour atteindre les objectifs de diversification du commerce et assurer la sécurité économique et nationale.

L'infrastructure portuaire du Canada a besoin d'investissements importants pour répondre aux besoins du commerce, de la diversification et de la résilience. Ils dépassent ce que les APC et le secteur privé peuvent financer à eux seuls. Le soutien fédéral sera crucial pour les projets qui favorisent la sécurité économique et le bien public. Pour lire l'intégralité de l'étude, cliquez sur : <https://acpa-aapc.ca/fr/nouvelles/une-nouvelle-etude-revele-des-lacunes-en-matiere-dinvestis-sement-dans-linfrastructure-portuaire-canadienne/>

Responding to Canada's port infrastructure needs

A study by ACPA revealed that Canada Port Authorities (CPAs) need \$10 billion in investments over the next 16 years, with \$5 billion required in the next four years alone. Long-term needs are uncertain due to a limited ability to plan beyond five years, but total requirements through 2040 are estimated at \$15–\$21.5 billion. The study highlights an urgent call for modernizing infrastructure to meet trade diversification goals and ensure economic and national security. Canada's port infrastructure needs significant investment to support trade demand, diversification, and resiliency, exceeding what CPAs and the private sector can fund alone. Federal support will be crucial for projects that drive economic security and public benefit. To read the full study go to: <https://acpa-aapc.ca/news/new-study-reveals-investment-gaps-in-canadas-port-in-frastructure/>

From left: Fulvio Fracassi, President and CEO of the Halifax Port Authority, and Daniel-Robert Gooch, President and CEO of the Association of Canadian Port Authorities are pictured recently together while preparing the annual ACPA conference on September 16-18 hosted by the Port of Halifax.

De gauche à droite : Fulvio Fracassi, président et chef de la direction de l'Administration portuaire d'Halifax et Daniel-Robert Gooch, président et chef de la direction de l'Association des administrations portuaires canadiennes, préparent la conférence annuelle de l'AAPC qui se tiendra à Halifax du 16 au 18 septembre.



©HPA

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTREAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP

305 Curatteau,
Montréal, Quebec, H1L 6R6
CANADA

Phone : 514-257-3040
Fax : 514-254-4298
MGTcustomerservice@mtrtml.com

www.mtrtml.com



Programme de Ports Canada 2025

Les dirigeants des administrations portuaires du Canada et nos partenaires de l'industrie seront à Halifax du 16 au 18 septembre 2025 pour la conférence et le salon professionnel de Ports Canada.

Au cours d'une année exceptionnelle, nous avons axé le programme sur la façon dont le secteur maritime peut diversifier le commerce, demeurer concurrentiel et contribuer à la sécurité économique du Canada.

Pierre angulaire de notre programme Ports Canada, nous invitons un leader mondial à partager ses idées, ses pratiques exemplaires et son point de vue. Cette année, nous avons le plaisir d'accueillir comme conférencier spécial M. Karsten Schönewald, PDG de la filiale du Port de Hambourg « Flotte Hamburg ».

Le secteur ferroviaire est un partenaire essentiel pour le transport des marchandises entre les ports du Canada, les producteurs et les consommateurs. Notre conférencier principal, Rémi Lalonde, vice-président exécutif du CN, parlera de la façon dont le CN s'adapte au paysage en constante évolution du commerce et de la chaîne d'approvisionnement, et de ce qu'il fait pour anticiper l'avenir et innover.

Leticia Astudillo, directrice adjointe de Drewry, présentera l'état des lieux mondial dans les ports et le transport maritime tout en donnant une idée de ce à quoi on peut s'attendre pour l'année à venir.

Le commerce nord-américain a subi des perturbations importantes et persistantes. La diversification des échanges est un impératif, mais un défi de plus en plus important dans ce contexte. Lors d'une table ronde sur la diversification du commerce nord-américain animée par la Chambre de commerce du Canada, des panélistes expliqueront comment les entreprises et le gouvernement s'adaptent à cette nouvelle réalité.

Qu'il s'agisse de conflits en Europe et au Moyen-Orient ou de différends commerciaux et tarifaires beaucoup plus près de chez nous, l'évolution rapide des événements géopolitiques a mis à rude épreuve la planification et la prévisibilité du commerce mondial et des flux de transport. Dans une séance sur la réponse du secteur mondial des conteneurs au changement mondial dirigée par le Port d'Halifax avec DP World, Canadian Tire et LOGISTEC, des panélistes parleront de l'interaction de ces dynamiques et de la façon dont les expéditeurs et les chaînes d'approvisionnement réagissent.

Il reste quelques places pour le salon professionnel et des moyens de parrainer cet événement incroyable. Nous avons ajouté des tarifs de groupe cette année afin qu'un plus grand nombre de membres de votre équipe puissent entendre nos conférenciers en personne et visiter le salon professionnel.

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

Je vous encourage à venir à Halifax pour participer à nos discussions et à nos activités de réseautage et autres activités sociales lors de la seule conférence-salon professionnel au Canada consacrée au transport maritime dans les ports. 

Ports Canada 2025 full agenda

Canada's port authority leadership and our industry partners will be in Halifax from September 16 to 18, 2025 for the Ports Canada Conference and trade show.

An exceptional year, we have focused the program on how the marine sector can achieve trade diversification, remain competitive and contribute to Canada's economic security.

A cornerstone to our Ports Canada program, we invite a global leader to share insight, best practices and their perspective. This year we are pleased to welcome a keynote address by Karsten Schönewald, CEO of the Port of Hamburg subsidiary "Flotte Hamburg" (Fleet Hamburg).

Rail is a critical partner for moving goods between Canada's ports, producers and consumers. Our keynote speaker, Rémi Lalonde, Executive Vice President, CN Rail, will touch on how CN is adjusting to the everchanging trade and supply chain landscape and anticipating and innovating for the future.

Leticia Astudillo, Deputy Director, Drewry, will provide the global state of play in ports and shipping while also giving a sense of what can be expected for the upcoming year.

North American trade has undergone significant and ongoing disruption. Diversifying trade is an imperative yet increasingly a challenge within this context. Moderated by the Canadian Chamber of Commerce, we will hear from panelists on how business and government are adjusting to this new reality during the *North American Trade Diversification* panel discussion.

From conflict in Europe and the Middle East to trade and tariff disputes much closer to home, rapidly evolving geopolitical events have put a strain on planning and predictability in global trade and transport flows. We will take a deep dive into the *Global Container Business Response to Global Change session*. Led by the Port of Halifax with

DP World, Canadian Tire, and LOGISTEC, panelists will talk about the interplay of these dynamics and how shippers and supply chains are responding.

There are a few trade show spots left and ways you can sponsor this incredible event. We have added group rates this year so more of your team can hear firsthand from our speakers and walk the trade show floor.

For a more detailed program about our keynotes and speakers or to register go to <https://portscanada.ca>

I encourage you to come to Halifax to add to our discussions and take part in networking and our social events at Canada's only dedicated conference and trade show for shipping through ports. 

Canada Port Authorities (CPAs) need \$10 billion in investments over the next 16 years, with \$5 billion required in the next four years alone.

Les administrations portuaires canadiennes (APC) ont besoin de 10 milliards de dollars en investissements au cours des 16 prochaines années, dont 5 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années.



INDO-PACIFIC TRADE MARCHÉ INDO-PACIFIQUE

Widening trade diversification opportunities for Canada on dynamic markets

At its mid-way mark, Canada's five-year Indo-Pacific Strategy finds itself in a dramatically different world with shifting international relations in a fiery global trade war ignited by the second U.S. Trump administration. Canada's efforts to reduce its dependence on U.S. markets through diversification in the Indo-Pacific now pursue a vital objective. But, for a nation rapidly rebranding itself as Canada Inc., navigating between the geo-economic hegemonies of the USA and China, its two largest trading partners – while at the same time attempting to fortify its sovereignty – is testing the mettle of the country's diplomatic and business leaders. The challenge is not to collide with either of the modern-day Scylla and Charybdis.

Paul Thoppil, Canada's Trade Representative for the Indo-Pacific spoke to *Maritime Magazine* from his office in Jakarta, Indonesia, where he has been based since January, 2024. "I have been travelling from Mongolia to the Maldives over the period to date to advance Canadian commercial interests," he said. "Canada's objectives are to both increase and diversify our exports into the Indo-Pacific because most of our exports into the region are primarily in Northeast Asia but the growth in the region is occurring in Southeast Asia, and also on a large economy basis, India."

Being based in Indonesia, the largest economy in Southeast Asia, "sends a message to Canada's business community," he said. "We've

À mi-chemin de l'horizon de cinq ans de la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique, le monde a changé radicalement. La guerre commerciale mondiale lancée par la seconde administration Trump a bouleversé les relations internationales. Les efforts déployés par le Canada pour réduire sa dépendance à l'égard des marchés américains au moyen d'une diversification dans l'Indo-Pacifique relèvent maintenant d'un objectif vital. Cependant, pour une nation devant subitement se repositionner commercialement face aux hégémonies géo-économiques des États-Unis et de la Chine, qui sont ses deux plus grands partenaires commerciaux, tout en s'efforçant de fortifier sa souveraineté, la tâche met à l'épreuve autant ses diplomates que ses dirigeants d'entreprises. Il s'agit d'éviter la collision avec un ou l'autre des Scylla et Charybde des temps modernes.

The Twin Dragons at Hanoi West Lake offer a welcoming message to visitors coming to Vietnam's biggest commercial center.

Les deux dragons du lac de l'Ouest à Hanoi souhaitent la bienvenue aux visiteurs du plus grand centre commercial du Vietnam.



Nouveaux débouchés pour la diversification du Canada sur des marchés dynamiques

Paul Thoppil, représentant commercial du Canada dans l'Indo-Pacifique, a parlé au *Maritime Magazine* à partir de son bureau à Jakarta, en Indonésie. Il y est établi depuis janvier 2024. « Je me suis rendu jusqu'en Mongolie et jusqu'aux Maldives pour promouvoir les intérêts commerciaux canadiens, dit-il. Les objectifs du Canada sont à la fois d'augmenter et de diversifier nos exportations vers l'Indo-Pacifique, parce que la plupart de nos exportations dans la région vont surtout en Asie du Nord-Est, alors que la croissance se fait dans le Sud-Est ainsi que, parmi les grandes économies, en Inde. »

Le fait d'être basé en Indonésie, la plus grande économie en Asie du Sud-Est, « envoie un message au milieu des affaires du Canada, dit-il. Nous nous sommes intéressés à des pays ayant un environnement commercial semblable à celui

had a desire for locales with a business environment similar to Canada, like Australia or Singapore, but I would say that the growth in the region is happening in locales that are distinctly different from Canada, and we have to go to places where we're not. »

In addition to advancing trade, he said another objective is to attract foreign direct investment to Canada. « The region is growing fast, but it is also a place of huge capital accumulation, and they're looking for places to invest and diversify beyond the region. » At present, Canada has a number of irons in the fire.

More regional and bilateral agreements in the works

While Canada and Indonesia await ratification of a Comprehensive Economic Partnership Agreement expected later this year, other bilaterals are also in the works. A free trade agreement between Canada and the 10-member ASEAN bloc (Brunei, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand, and Vietnam) could also be signed this year. The countries' leaders "agreed last year at the Canada-ASEAN Summit to the importance of trying to meet a deadline by the end of 2025. We are also pursuing exploratory discussions toward a bilateral FTA with the Philippines, and we are in the midst of negotiations on foreign investment protection with Pakistan," said Mr. Thoppil.

"There is a desire in the region for a country that is a reliable and consistent partner, that embraces the values they do for the rule of law under the WTO framework. They also value the Canadian engagement which understands the notion of win-win partnership," he said.

Representing Canada's private sector, Trevor Kennedy has





Paul Thoppil

Canada's Trade
Representative for
the Indo-Pacific

Représentant commercial
du Canada dans l'Indo-Pacifique

**Jakarta, Indonesia's vibrant massive capital,
is the largest city in southeast Asia.**

Jakarta, métropole animée d'Indonésie,
est la plus grande ville d'Asie du Sud-Est.

been travelling throughout the region taking the pulse of the business sector during the current trade upheaval. The Vice President, Asia Pacific, of the privately funded Business Council of Canada, spoke with *Maritime Magazine* from his regional office in Tokyo, Japan, which opened last year.

"Every market is in the same situation – where you want to resolve negotiations quickly," he said. "Most countries in the region export to the United States even if the U.S. is not their main investor or trading partner. There's a strong economic linkage to the U.S. – whether it's the Japanese, the Koreans, or the Thais. If countries are under pressure to reduce their trade deficits to invest more in the United States, there's a risk for Canada that things could shift away from our market. It's something we have to navigate. For some other markets, there could be real efforts with the private sector and governments where they're working on a package that could unfortunately come at the expense of Canada," he said.

"The good news," he added, "is the pie is big enough that there's lots of room for Canada – we can still benefit from a significant demand in that part of the world."

Canada's Export Development Corporation (EDC) is also busy in the region. With its latest representation established this past May in Bangkok, Thailand, EDC now has 12 locations in the Indo-Pacific. The federal crown corporation names 11

du Canada, comme l'Australie ou Singapour. Mais je dirais que la croissance dans la région, c'est dans des pays très différents du Canada. Nous devons aller dans des endroits où nous ne sommes pas présents. »

En plus de promouvoir le commerce, un autre objectif est d'attirer des investissements directs étrangers au Canada. « La région se développe vite, mais elle jouit aussi d'une énorme accumulation de capital, et elle cherche des lieux où investir et se diversifier au-delà de la région. » Actuellement, le Canada a plusieurs fers au feu.

Davantage d'accords régionaux et bilatéraux en vue

Alors que le Canada et l'Indonésie se préparent à ratifier un Accord de partenariat économique global cette année, d'autres accords bilatéraux sont en vue. Un accord de libre-échange pourrait être signé aussi cette année entre le Canada et le bloc ANASE (Association des nations de l'Asie du Sud-Est) qui regroupe 10 États (Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Brunei, Cambodge, Laos, Myanmar et Vietnam). Les dirigeants de ces pays « se sont entendus l'année passée au Sommet ANASE-Canada sur l'importance de tenter d'arriver à une conclusion d'ici la fin 2025, dit M. Thoppil. Nous menons aussi des discussions exploratoires sur un accord bilatéral de libre-échange avec les Philippines, et nous sommes en négociations avec le Pakistan sur la protection des investissements étrangers.



DP WORLD

YOUR TRUSTED GLOBAL LOGISTICS PARTNER

END-TO-END SOLUTIONS FOR ALL BUSINESSES

With major terminals strategically located on the west and east coasts of Canada, DP World offers a world-class logistics network that efficiently connects businesses of all sizes to global markets.

Our innovative technology and seamless partnerships enhance efficiency across the entire supply chain. From continent to continent, we provide smart end-to-end logistics solutions to Canadian importers and exporters.

LEARN MORE >



economies in the region that are part of Canada's top potential markets for expanded exports: Australia, China, India, Indonesia, Japan, Malaysia, Philippines, Singapore, South Korea, Thailand, and Vietnam. Canada's total two-way trade with these countries in 2024 was \$228.6 billion, according to the Statistics Canada data.

"We need to be able to sell abroad to generate wealth," said EDC's Chief Economist and Vice President, Stuart Bergman. "Every one percentage point decrease in relative exposure to the U.S. is equivalent to about \$10 billion in trade diversification," he explained. "If the target is just \$10 billion, Canada will likely get that just by sheer momentum as these new economies engage in the global trading system."

Canada's diversification agenda also restored a major trade relationship following India Prime Minister Modi's attendance at the G7 Summit hosted by Canada in June. A statement issued by the Indian government stated Mr. Modi and Canadian Prime Minister Mark Carney, meeting on the sidelines of the Summit, "discussed the importance of restarting stalled negotiations of an Early Progress Agreement with a view to paving the way for a Comprehensive Economic Partnership Agreement."

Significant investment required in "smart manufacturing"

However, Canadian Manufacturers & Exporters (CME) Divisional Vice President in British Columbia, Andrew Wynn-Williams, pointed out that switching markets is not so simple. "If you make something for a truck manufacturer in the U.S., you can't turn around and find an alternate truck manufacturer in India that needs exactly those pieces," he said. "To compete with the Indo-Pacific region and expand, it will require significant investment in smart manufacturing and other similar things to help us produce goods more efficiently – things that are highly technical or require a lot of engineering."

Such a company, he said, is FPS Food Processing Systems headquartered in Richmond, B.C. The company designs and manufactures food processing equipment with installations globally for companies like McDonald's, Maple Leaf, McCain, ConAgra, and Nestlé. A start-up 15 years ago with eight people, FPS now employs 1200 people world-wide with a team of 150 engineers and has revenues of \$500 million.

"We're growing in the Japan and Korean market this year," said FPS co-founder and Vice President of Sales and Marketing, Justin Lai. "We're working with a lot of larger players like Samsung food division and the CJ Group in South Korea. Southeast Asia has not been a big market for us in the past because of pricing and costing, but we've recently added

« Il y a un intérêt dans la région pour un pays qui est un partenaire fiable et constant, qui souscrit aux mêmes valeurs quant à la primauté du droit dans le cadre de l'OMC. Ces pays apprécient aussi l'engagement du Canada en faveur de partenariats gagnant-gagnant. »

Trevor Kennedy, qui représente le secteur privé du Canada, a parcouru la région à prendre le pouls du milieu des affaires face à l'actuel bouleversement du commerce international. Il est vice-président, Asie-Pacifique, du Conseil canadien des affaires, financé par le secteur privé. Il a parlé au Maritime Magazine depuis son bureau à Tokyo, ouvert l'année passée.

« Tous les marchés sont dans la même situation, voulant régler des négociations rapidement, dit-il. La plupart des pays de la région exportent aux États-Unis, même si ce pays n'est pas leur principal investisseur ou partenaire commercial. Il y a de forts liens économiques avec les États-Unis, que ce soit pour les Japonais, les Coréens ou les Thaïlandais. Si les pays subissent des pressions pour redresser la balance commerciale en investissant davantage aux États-Unis, il y a un risque pour le Canada que notre marché perde au change. Nous devons composer avec cela. Pour certains autres marchés, il pourrait y avoir des efforts avec le secteur privé et les gouvernements visant des mesures dont le Canada pourrait malheureusement faire les frais.

« La bonne nouvelle, ajoute-t-il, est que le gâteau est assez

Trevor Kennedy, VP Asia-Pacific for the Business Council of Canada, sees "lots of room" for Canadian business in the region.

Trevor Kennedy, vice-président, Asie-Pacifique, du Conseil canadien des affaires, voit énormément de débouchés pour les entreprises canadiennes dans la région.



© BCC



Your reliable shipping partner.

As a leading transportation provider, we work closely with our valued freight forwarding partners to provide a true competitive advantage - unparalleled reach and capacity across North America - to support growth and access new markets.

Faster. Seamless. Direct. Intermodal shipping.





©DREAMSTIME

LEADING CANADA INDO-PACIFIC TRADE PARTNERS IN 2024
(In billions of Canadian dollars)

PRINCIPAUX PARTENAIRES COMMERCIAUX DU CANADA DANS LA RÉGION INDO-PACIFIQUE
(En milliards de dollars canadiens)

COUNTRY	IMPORTS	EXPORTS
China	87.0	30.0
Japan	21.0	15.0
South Korea	16.9	7.6
Vietnam	13.9	0.972
India	8.1	5.0
Australia	2.96	3.1
Indonesia	3.2	2.3

Source: Statistics Canada / Statistique Canada

Tokyo, Japan's bustling capital with a population on 14 million, mixes the ultramodern with the traditional.

Tokyo, capitale effervescente du Japon, compte 14 millions d'habitants. L'ultramoderne y côtoie le traditionnel.

gros qu'il y a amplement place pour le Canada. Nous pourrions encore profiter d'une importante demande de cette région. »

La société Exportation et développement Canada (EDC) est aussi active dans la région. Avec l'ajout en mai dernier d'une représentation à Bangkok (Thaïlande), EDC compte maintenant 12 bureaux en Indo-Pacifique. La société d'État fédérale désigne 11 économies de la région parmi les meilleurs marchés potentiels pour l'expansion des exportations du Canada : Australie, Chine, Corée du Sud, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam. Le commerce bilatéral du Canada avec ces pays s'élevait à 228,6 milliards de dollars en 2024, selon Statistique Canada.

« Nous devons pouvoir vendre à l'étranger pour générer de la richesse, dit l'économiste en chef et vice-président d'EDC, Stuart Bergman. Chaque réduction d'un point de pourcentage de notre exposition aux États-Unis équivaut à environ 10 milliards de dollars de diversification du commerce. Si l'objectif est seulement de 10 milliards de dollars, le Canada y arrivera sans doute par le seul effet d'élan avec les nouvelles économies qui entrent dans le système commercial mondial.

to our ability to manufacture by opening a 500,000 square foot facility in China this past year to help support that market.”
Maritime Magazine turned to economist Sharon Zhen-gyang Sun, a Distinguished Fellow at the Asia Pacific Founda-tion of Canada, for insights into current trade tariffs between Canada and China. Ms. Sun specializes in research on commer-cial relations and international trade policy with China and the

La volonté de diversification du Canada a permis de rétablir une relation commerciale importante quand le premier ministre de l'Inde, Narendra Modi, s'est rendu au sommet du G7 tenu en juin au Canada. Le gouvernement indien a émis une déclaration affirmant que M. Modi et le premier ministre du Canada, Mark Carney, s'étaient rencontrés en marge du sommet et « avaient discuté de l'importance de relancer la négociation d'un accord préliminaire qui ouvrirait la voie à un accord de partenariat économique global ».

Investissement important nécessaire dans la « fabrication intelligente »

Cependant, le vice-président de la division de la Colombie-Britannique de Manufacturiers et Exportateurs du Canada (MEC), Andrew Wynn-Williams, note qu'il n'est pas si simple de passer d'un marché à un autre. « Si vous produisez quelque chose pour un fabricant de camions aux États-Unis, vous ne pouvez pas simplement trouver un fabricant de camions en Inde qui a besoin d'exactly les mêmes pièces, dit-il. Pour soutenir la concurrence en Indo-Pacifique et prendre de l'expansion, il faudra un important investissement dans la fabrication intelligente, entre autres, pour nous aider à produire des biens plus efficacement – des biens qui sont extrêmement techniques ou qui exigent beaucoup d'ingénierie. »

Il évoque l'exemple de FPS Food Processing Systems, à Richmond (Colombie-Britannique). L'entreprise conçoit et fabrique du matériel de transformation alimentaire, et fournit des clients comme McDonald's, Maple Leaf, McCain, ConAgra et Nestlé. FPS a démarré il y a 15 ans avec 8 personnes, et compte maintenant 1200 employés à l'échelle mondiale, dont 150 ingénieurs. Son chiffre d'affaires atteint les 500 millions de dollars.

« Nous progressons sur les marchés du Japon et de la Corée cette année, dit le cofondateur et vice-président Ventes et marketing de FPS, Justin Lai. Nous travaillons avec beaucoup de grands acteurs, comme la division alimentaire de Samsung et le groupe CJ, en Corée du Sud. L'Asie du Sud-Est n'a pas été un grand marché pour nous dans le passé, en raison des prix et des coûts. Nous avons toutefois bonifié nos capacités manufacturières en ouvrant une usine de 500 000 pieds carrés en Chine dans la dernière année, pour nous aider sur ce marché. »

Le *Maritime Magazine* s'est adressé à l'économiste Sharon Zhengyang Sun, membre émérite de la Fondation Asie Pacifique du Canada pour faire le point sur les tarifs douaniers actuels entre le Canada et la Chine. M^{me} Sun est une spécialiste des relations commerciales et de la politique en matière de commerce international avec la Chine et l'Indo-Pacifique. Ses travaux de recherche montrent que l'engagement du Canada avec la Chine est maintenant défavorisé en raison des négociations commerciales entre la Chine et les États-Unis.

« La priorité actuelle du Canada est les États-Unis, et il réagit à la Chine en fonction des États-Unis, avance-t-elle. Donc, nous devrions examiner les intérêts des États-Unis et de la Chine. » Elle rappelle l'accord commercial de « phase 1 » conclu entre les deux pays en 2020, au début de la première administration Trump : « Ce qui est important dans l'accord de phase 1, c'est les obstacles non tarifaires, à l'égard desquels il y a des règles en place faisant que la Chine doit respecter une procédure équitable. C'est quelque chose que le Canada n'a pas avec la Chine, et nous avons de la peine à obtenir



© ASIA PACIFIC FOUNDATION OF CANADA

Economist Sharon Zhengyang Sun offers insights on Canada-China relations.

L'économiste Zhengyang Sun offre des perspectives sur les relations sino-canadiennes.

Indo-Pacific. Her research shows Canada's engagement with China is now disadvantaged by U.S.-China trade negotiations.

"Canada's focus right now is on the U.S. and responding to China based on the United States. So, we should look at the interests of the U.S. and China," she explained, pointing to the U.S.-China Phase One bilateral trade agreement signed in 2020 at the beginning of the first Trump administration. "What's important in the Phase One agreement are non-tariff barriers, where there are rules in place in which China needs to do due process. That's something that Canada does not have with China, that we struggle to have in terms of getting China's approval on new products as well as existing products, whether it's dockage on canola, or pork and beef post Covid-19, among others," she said.

Measuring impact of U.S. policies with China and Indo-Pacific region

"The overall lesson is while there is opportunity for Canada to further engage in direct trade with Indo-Pacific economies, Canada cannot do so freely without considering U.S. policies against Indo-Pacific economies – whether direct tariffs or non-tariff barriers are involved," she said.

In a written statement to *Maritime Magazine* in mid-June, China's Canadian Embassy stated, "On China-Canada tariff issues, the ball is in Canada's court now. China's measures are all countermeasures. If Canada removes the unjustified discriminatory tariffs imposed on Chinese products, China's countermeasures can be adjusted as well. Both sides should engage in communication and dialogue on tariff issues as soon

as possible to find a solution. On the prospects of China-Canada cooperation on Electric Vehicles ... Chinese EV companies had considered investing in Canada, but were deterred by the restrictions, including tariffs, imposed by the Canadian government.”

Weighing in on the issue of Chinese EV tariffs by Canada, Ms. Sun added that her research into China’s BYD company showed that “because China has mastered the production of electric vehicles, they’re able to produce at such a low price. The production cost to make an EV in China is so low that if they choose to dump, it’s possible they can do it. But for BYD to come into Canada, it would actually be in their interest to match the price and maybe lower it just by a little bit to be competitive, but it would not make sense for them to dump, because they would not be making money this way. Basically, Canada’s imposition of the 100 per cent tariff on EVs is not about dumping; it is entirely for alignment with the U.S.”

Chris Davison

President and CEO of the Canola Council of Canada
PDG du Conseil canadien du canola



l’approbation chinoise de nouveaux produits ou de produits existants, que ce soit pour le canola, ou le porc et le bœuf après la COVID-19, entre autres. »

Les répercussions des politiques américaines

« Ce qu’il faut retenir est que si le Canada a la possibilité d’augmenter le commerce direct avec les économies de l’Indo-Pacifique, il ne peut pas le faire sans tenir compte des politiques américaines à l’encontre de ces économies, qu’il s’agisse de tarifs douaniers ou d’obstacles non tarifaires », dit-elle.

Dans une déclaration écrite transmise au Maritime Magazine à la mi-juin, l’ambassade chinoise au Canada affirmait que : « Au sujet des questions tarifaires entre la Chine et le Canada, la balle est maintenant dans le camp du Canada. Les mesures prises par la Chine sont toutes des contre-mesures. Si le Canada supprime les tarifs douaniers discriminatoires injustifiés sur les produits chinois, les contre-mesures chinoises pourront aussi être ajustées. Les deux parties devraient entamer des communications et un dialogue sur les questions tarifaires aussitôt que possible pour trouver une solution. Quant aux perspectives d’une coopération sino-canadienne sur les véhicules électriques ... les fabricants chinois de VE avaient envisagé d’investir au Canada, mais ont été dissuadés par les restrictions, y compris des tarifs, imposées par le gouvernement canadien. »

Green canola fields on a sunny afternoon in British Columbia.

Des champs de canola vert par une après-midi ensoleillée en Colombie-Britannique.

©DREAMTIME

Au sujet des tarifs douaniers canadiens sur les VE chinois, M^{me} Sun ajoute que selon ses recherches sur le fabricant chinois BYD, « comme la Chine a maîtrisé la production de véhicules électriques, elle peut en produire à un prix très bas. Le coût de production d'un VE en Chine est si faible que s'ils veulent faire du dumping, ils peuvent le faire. Mais pour que BYD vienne au Canada, il serait en fait dans son intérêt de s'aligner sur les prix, ou peut-être rester un peu en dessous pour être compétitif, mais il ne serait pas logique de faire du dumping, parce qu'ils ne gagneraient pas d'argent. Au fond, l'imposition par le Canada de droits de douane de 100 % sur les VE n'est pas une question de dumping, mais uniquement de suivre les États-Unis. »

Chris Davison, PDG du Conseil canadien du canola, soutient que les tarifs douaniers imposés par la Chine sur les exportations canadiennes de canola « sont manifestement une réaction directe de la Chine à des mesures prises par le gouvernement canadien ». Il fait remarquer que les droits de douane chinois sur le canola arrivent à un moment où l'industrie canadienne construit de nouvelles installations de trituration en Alberta, au Saskatchewan, au Manitoba et au Québec. « Ils créent de l'incertitude et de l'imprévisibilité pour la ferme et les récoltes, et pour l'ensemble de la chaîne de valeur. » Les exportations canadiennes de canola en Chine valaient 4,9 milliards de dollars cette année, dont 900 millions de dollars associés à des produits de la trituration, farine ou huile.

Chris Davison, President and CEO of the Canola Council of Canada, addressed the impact of China's tariffs on Canadian canola exports. "It's clearly the direct response to actions that the Canadian government has taken and China's response to that," said Mr. Davison. He noted that China's canola tariff comes at a time when Canadian industry is building new crushing facilities across Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Quebec, "creating uncertainty and unpredictability that starts at the farm gate with crops and extends right through the value chain." Canada's Canola exports to China are valued at \$4.9 billion this year, with about \$900 million linked to crushed products of meal or oil.

Canada's West Coast ports and terminals ramping up

On Canada's west coast, ports and terminals are also ramping up to meet the country's potential for increased Indo-Pacific trade. From its most northern gateway at Prince Rupert to the country's largest port at Vancouver, major coastal bulk export projects are underway as Canada positions itself to become an energy powerhouse with a variety of fuel products.

Construction has now begun on the Port of Prince Rupert's Ridley Island Export Facility (REEF), expected to be completed by late 2026. The \$1.35 billion joint venture between the Netherlands' Royal Vopak and Alberta's AltaGas, which reached a final investment decision in May 2024, will further expand the Port's role in Canadian energy exports. In



Carriers of Canada's International Trade

Canada's national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver

its initial phase, it will provide 7 million tonnes of annual bulk export capacity, more than triple the current volume. Subsequent phases are planned to expand capacity to 12 million tonnes per annum. "REEF presents an immense opportunity for Canadian energy products to diversify trade and expand into new global markets," said Shaun Stevenson, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority.

Mr. Stevenson also noted the Port's Ridley Island Propane Export Terminal (RIPET) and the Pembina Propane Export Terminal have been instrumental in a significant shift from the U.S. market, establishing British Columbia and Alberta as major global LPG shippers. Previously selling at a discount in U.S. markets, "since the two terminals were developed, LPG commodities experienced a drastic increase in price," he said. Growing



Shaun Stevenson, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, sees a strong future for the northern BC port as a gateway for energy exports to "new global markets."

Shaun Stevenson, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, voit un avenir prometteur pour son port du nord de la Colombie-Britannique, comme portail pour des exportations énergétiques vers « de nouveaux marchés mondiaux ».



demand in Japan and Korea for B.C. and Alberta biofuels also saw the Port's Westview wood pellet terminal export 1.3 million tonnes in 2024.

Further south on the B.C. coast, the LNG Canada facility at Kitimat went into production with its first liquified natural gas this past June, after starting construction in 2019. The \$40-billion consortium led by Shell Canada includes Malaysia's PETRONAS, Japan's Mitsubishi, PetroChina, and Korea Gas and will ship mainly to Asian markets, with the advantage of shorter shipping times than LNG facilities in the U.S. Gulf Coast. LNG Canada's exports, scheduled to begin in mid-2025, will have a capacity to reach 14 million tonnes per year.

At the Port of Vancouver, where the Trans Mountain pipeline expansion (TMX) came into operation in May 2024, there has been a rising demand for Alberta crude oil delivered to Canada's west coast. "It came at such a great time when you're looking at the geopolitical context," said Port of Vancouver Vice President of Operations and Supply Chain, Shri Madiwal. "It is now delivering an average of 890,000 bpd, up from 300,000 before the expansion, with close to 50% of the shipments headed directly to Asia," he said. "Initially, most was still going to California, but now you're seeing more and more going to the Indo-Pacific."

Les ports et terminaux canadiens de la côte Ouest investissent

Sur la côte Ouest du Canada, les ports et terminaux se préparent afin de pouvoir contribuer à l'augmentation du commerce avec l'Indo-Pacifique. Que ce soit au port le plus au nord, à Prince Rupert, ou au plus grand port du pays, à Vancouver, des projets majeurs visant l'exportation de vrac sont en cours, tandis que le Canada se positionne pour devenir un géant de l'énergie, fournissant une variété de produits carburants.

La construction de l'installation d'exportation de l'île Ridley, au port de Prince Rupert, a commencé et devrait être achevée à la fin 2026. Il s'agit d'une coentreprise de 1,35 milliard de dollars entre Royal Vopak, des Pays-Bas, et AltaGas, de l'Alberta. La décision d'investir a été finalisée en mai 2024. Elle augmentera encore le rôle du port dans l'exportation de produits énergétiques canadiens. Dans sa phase initiale, elle aura une capacité d'exportation annuelle de 7 millions de tonnes de vrac, soit plus de trois fois le volume actuel. Les phases ultérieures devraient porter la capacité à 12 millions de tonnes par année. « L'installation de l'île Ridley présente d'immenses possibilités de diversifier et accroître l'exportation de produits énergétiques en visant de nouveaux marchés mondiaux », dit Shaun Stevenson, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Maritime Magazine

DRIVER OF CANADIAN AND INTERNATIONAL TRADE

MOTEUR DU COMMERCE CANADIEN ET INTERNATIONAL



Canada's window on the Maritime/Logistics industry...
With readership on 5 continents!

La fenêtre médiatique du Canada sur l'industrie Maritime/Logistique...
Avec un lectorat sur 5 continents !

maritimemag.com





Shri Madiwal

Port of Vancouver
Vice President of
Operations and Supply Chain

Vice-président,
Opérations et Chaîne d'approvisionnement,
du Port de Vancouver

Port statistics show China crude exports YTD April reached 4.45 MMT compared to 0 MMT YTD April 2024, and 5.78 MMT for all of 2024. Crude exports to South Korea and Japan have already passed full year 2024 volumes.

The Port of Vancouver's container traffic also saw significant gains in 2024, recovering to its pre-pandemic growth trend. Container volumes in 2024 reached 3.24 million TEUs, an increase of 11% over 2023 and 2% over 2019. The strong recovery has focused the port's attention on moving ahead as quickly as possible with its massive \$3.5 billion Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) project, approved for construction in 2023, but with myriad conditions following a decade of environmental hearings. Describing the project as one of 'national significance', Capt. Madiwal said it now needed to be fast-tracked.

"We are right now into the Fisheries Act authorization and hoping that comes in next year. The Port will launch a RFQ for a progressive design-build in August this year, so we're working on various fronts as quickly as we can. The existing timeline for the terminal to be operational is 2032," he said.

DP World positioned for container cargo growth

Operational efficiency will also play a key role in moving the anticipated growth in container cargo through Canada's west coast ports. Joel Werner, COO at DP World Canada discussed his company's partnership in the Gemini Cooperation, a collaboration between shipping lines Maersk and Hapag-Lloyd along with CPKC rail, launched in February this year. Utilizing a hub and spoke network in transpacific trade with continual loops between North American and Asian ports, the initiative has delivered 100% on-time arrival on the Canada's west coast since commencing, said Mr. Werner.

"We're not just connecting marine terminals together, we're creating connections throughout the supply chain – all the way from factories through to shop door, the final destination," he said.

DPW manages three services for Gemini across three different west coast terminals, "one at Prince Rupert and two at Vancouver, working primarily with CPKC through the Vancouver Gateway," he

M. Stevenson note aussi que les terminaux d'exportation de propane de l'île Ridley et de Pembina, au port de Prince Rupert, ont joué un rôle essentiel dans le passage à des marchés autres que les États-Unis. Ils ont fait de la Colombie-Britannique et de l'Alberta des fournisseurs de GPL d'envergure mondiale. Les produits de GPL se vendaient précédemment à bas prix aux États-Unis, mais « grâce aux deux terminaux, ils ont bénéficié d'une augmentation radicale du prix », dit-il. Par ailleurs, à la faveur d'une demande croissante au Japon et en Corée, le terminal de granules de bois Westview a exporté 1,3 million de tonnes de biocarburants de Colombie-Britannique et d'Alberta en 2024.

Plus au sud sur la côte, l'installation de LNG Canada à Kitimat a commencé sa production de gaz naturel liquéfié en juin. Sa construction avait commencé en 2019. Le consortium de 40 milliards de dollars est dirigé par Shell Canada, et il comprend PETRONAS, de Malaisie, la japonaise Mitsubishi, Petrochina et Korea Gas. Il fournira principalement des marchés en Asie, avec l'avantage de délais de livraison plus courts que les installations de GNL sur la côte du golfe aux États-Unis. Les exportations de LNG Canada devraient débiter à la mi-2025, et atteindre une capacité de 14 millions de tonnes par année.

Au port de Vancouver, où le prolongement du pipeline Trans Mountain (TMX) est entré en service en mai 2024, la demande a grimpé pour le brut albertain livré sur la côte Ouest du Canada. « C'est arrivé à point nommé, considérant le contexte géopolitique, dit le vice-président, Opérations et Chaîne d'approvisionnement, du Port de Vancouver, Shri Madiwal. Il fournit en moyenne 890 000 bpj [barils par jour], contre 300 000 avant le prolongement, et près de 50 % part directement en Asie. Au début, la plus grande partie allait encore en Californie, mais maintenant, il y en a de plus en plus pour l'Indo-Pacifique. »

Les statistiques portuaires indiquent que de janvier à avril 2024, les exportations de brut vers la Chine s'élevaient à 4,45 MTM (millions de tonnes métriques), contre 0 MTM pour la même période de 2024 et 5,78 MTM pour toute l'année 2024. Les exportations de brut vers la Corée du Sud et le Japon ont déjà surpassé les volumes totaux de 2024.

Le trafic conteneurs au port de Vancouver a aussi augmenté sensiblement. En 2024, il a retrouvé sa courbe de croissance d'avant la pandémie, atteignant 3,24 millions d'EVP, 11 % de plus qu'en 2023 et 2 % de plus qu'en 2019. Vu la forte reprise, l'administration portuaire tient à réaliser aussi vite que possible son projet de 3,5 milliards de dollars de Terminal 2 à Roberts Bank (RTB2). Il a été approuvé en 2023, mais avec de nombreuses conditions à la suite d'une décennie d'audiences environnementales. Le capitaine Shri Madiwal considère que le projet est « d'importance nationale » et qu'il doit maintenant se faire en procédure accélérée.

« Nous sommes au stade de l'autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*, et nous espérons qu'elle viendra l'année prochaine, dit-il. Le Port lancera en août un processus d'approvisionnement progressif de conception-construction, donc nous travaillons sur divers fronts aussi rapidement que nous le pouvons. Selon le plan actuel, le terminal sera opérationnel en 2032. »

DP World prêt pour un essor du trafic conteneurs

L'efficacité opérationnelle jouera aussi un rôle clé face à la croissance prévue du fret conteneurisé passant par les ports de la côte Ouest canadienne. Joel Werner, chef de l'exploitation de DP World Canada, a discuté du partenariat de son entreprise dans le cadre de la Gemini Cooperation, une collaboration lancée en février entre les compagnies maritimes Maersk et Hapag-Lloyd et la compagnie ferroviaire CPKC. L'initiative utilise un modèle de réseau en étoile pour le transport transpacifique, effectuant des boucles continues entre ports nord-américains et asiatiques. Depuis ses débuts, elle a une fiche de 100 % d'arrivées à temps sur la côte Ouest canadienne, dit M. Werner.

« Nous ne faisons pas que relier des terminaux maritimes, précise-t-il. Nous créons des liens dans toute la chaîne d'approvisionnement – depuis les usines jusqu'à la boutique, la destination finale. »

DPW gère trois services pour Gemini, à trois terminaux de la côte Ouest : « un à Prince Rupert et deux à Vancouver, travaillant principalement avec CPKC au Vancouver Gateway », dit-il. Le terminal de DPW au port de Nanaimo n'est pas relié à Gemini, mais il pourrait appuyer la collaboration au moyen du transport maritime à courte distance quand le poste d'amarrage de la pointe Duke aura été agrandi. Les travaux en cours porteront la capacité du terminal à 280 000 EVP.

Le port de Vancouver a établi un record pour les importations automobiles l'année passée, recevant 470 000 véhicules, principalement de Corée et du Japon. Au port de Nanaimo sur l'île de Vancouver, « le Centre de traitement des véhicules de la Colombie-Britannique continue de traiter et acheminer chaque année pour plus de 500 millions de dollars de véhicules du Japon pour le marché canadien », dit Ryan McGilles, gestionnaire du Centre. 



Joel Werner

COO of
DP World Canada

Chef de l'exploitation de
DP World Canada

said. While DPW's terminal at the Port of Nanaimo is not connected to Gemini, he said it could support the collaboration through short sea shipping when Nanaimo's Duke Point berth expansion is completed. Construction now underway will increase the terminal's container capacity to 280,000 TEU when completed.

The Port of Vancouver also set a record last year in automobile imports, with 470,000 vehicles mostly from Korea and Japan. At the Port of Nanaimo on Vancouver Island, "the BC Vehicle Processing Centre continues to process and distribute over \$500 million in vehicles from Japan for the Canadian market per year," said Ryan McGilles, the Centre's manager.





PORT OF NANAIMO
LOCAL BENEFITS — GLOBAL REACH

SHORT SEA SHIPPING CONNECTIONS

- Within 30-35 nautical miles of the largest Port in Canada
- Rail/Barge access to Fraser River
- No seasonal or vessel approach constraints

TWO DEEP SEA TERMINAL LOCATIONS

Nanaimo Assembly Wharf

- BC Vehicle Processing Centre, Marine OPS Centre, Deep Sea Berths – B & C

Duke Point Terminal

- Short Sea Barge Berth, RoRo Barge Ramp, Deep Sea Cargo Berth, 100 MT Mobile Harbour Crane & 40 MT Gantry Crane, Liebherr 500 Mobile Harbour Crane



www.npa.ca



info@npa.ca

250-753-4146 ext.251



CANADIAN PORTS OVERVIEW TOUR D'HORIZON DES PORTS CANADIENS



SUSAN WANDER-DREAMSTIME

Aerial view of the Port of Vancouver which handled a record 158 million tonnes of cargo in 2024.

Vue aérienne du port de Vancouver, qui a manutentionné un volume record de 158 millions de tonnes en 2024.



Canadian ports maintain robust cargo trends despite volatile global scenarios

Les tendances du fret restent fortes aux ports canadiens malgré la volatilité mondiale

Leo Ryan
Julie Gedeon

In a global environment acutely destabilized by geopolitical conflicts and by the ever-changing scenarios of the trade war ignited by President Trump, Canada's port community has responded to the daunting uncertainty by forging ahead with infrastructure expansion to remain competitive and meet future demand. Thus far the punishing Trump tariffs have caused serious upheaval mainly at strategic ports in Ontario at the heart of the automobile industry and handling steel and related products.

Impressively enough, cargo throughput at the 17-member ports of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) rose in 2024 by 10 million tonnes over the 2023 total to 361 million tonnes. Ports recording the biggest growth were Vancouver (a record 158 million tonnes), Sept-Îles, Saint John and Thunder Bay.

Dans un contexte mondial secoué par des conflits géopolitiques et les vicissitudes de la guerre commerciale lancée par le président Donald Trump, les ports canadiens ont réagi à la redoutable incertitude en développant leur infrastructure pour assurer leur compétitivité et répondre à demande future. Jusqu'à présent, les tarifs douaniers punitifs du président américain ont créé des remous principalement à des ports stratégiques de l'Ontario, au cœur de l'industrie automobile, où transitent de l'acier et des produits connexes.

Fait assez impressionnant, de 2023 à 2024, le volume manutentionné aux 17 ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a augmenté de 10 millions de tonnes pour atteindre 361 millions de tonnes. Les ports qui ont connu la plus forte progression sont Vancouver (volume record de 158 millions de tonnes), Sept-Îles, Saint John et Thunder Bay.

According to the latest forecast of the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), the Canadian economy could be among the hardest hit by a global slowdown. The OECD projects that Canada's economic growth will slow down from 1.4 percent in 2024 to 1.0 percent in 2025 and 1.1 percent in 2026 because of trade tensions with the U.S. – by far its largest export market. It has trimmed its estimates for global economic growth to 3 percent in 2025 and 2026.

Recent Statistics Canada figures showed Canadian imports down for the third month in a row in May and exports to the United States down 0.9 percent. In fact, Canada's share of total exports to U.S. was 68 percent compared to a historic monthly average of 75 percent.

Meanwhile, port officials will in the coming months be closely watching which major trade-enabling infrastructure projects the government of Prime Minister Mark Carney intends to fast-track under a Bill passed just before the summer parliamentary recess.

During the election campaign last March, Mr. Carney outlined plans to Inject \$5 billion into a new Trade Diversification Corridor Fund to accelerate nation-building projects at ports, railroads, inland terminals, airports, and highways. He also evoked measures to authorize Canadian ports to cooperate instead of compete with each other and to strengthen port security through better container and cargo screening.

D'après les plus récentes prévisions de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), l'économie canadienne pourrait figurer parmi les plus durement touchées par un ralentissement mondial. L'OCDE projette que la croissance économique au Canada ralentira, passant de 1,4 % en 2024 à 1,0 % en 2025, puis 1,1 % en 2026 par suite de tensions commerciales avec les États-Unis – qui sont de loin son plus grand marché à l'exportation. Les estimations de la croissance économique mondiale ont été ramenées à 3 % en 2025 et 2026.

De récentes données de Statistique Canada indiquent que les importations canadiennes ont diminué un troisième mois de suite en mai, et les exportations aux États-Unis étaient en baisse de 0,9 %. La part des exportations du Canada à destination des États-Unis était de 68 %, alors que la moyenne historique est de 75 %.

Dans les mois à venir, les administrations portuaires surveilleront attentivement les décisions du gouvernement du premier ministre Mark Carney, pour voir quels grands projets d'infrastructure il entend mettre en voie accélérée comme le permet un projet de loi adopté juste avant la relâche parlementaire de l'été.

Pendant la campagne électorale de mars dernier, M. Carney a annoncé l'injection de 5 milliards de dollars dans un nouveau Fonds pour la diversification de corridors commerciaux, pour accélérer des projets d'édification nationale touchant les ports, les chemins de fer, les terminaux intérieurs, les aéroports et les routes. Il a aussi évoqué des mesures pour autoriser les ports canadiens à coopérer entre eux au lieu de se faire concurrence, et pour renforcer la sécurité portuaire grâce à une meilleure vérification des conteneurs et du fret.



CALHOUN

ENGINEERED FOR PORT PERFORMANCE

Corrosion-resistant. Energy-efficient. Exceeds winds 150 mph.

Maximize your space with open-span widths up to 250 feet—no interior columns needed. Each structure is engineered with hot-dipped galvanized steel, ensuring our structures offer unmatched durability and corrosion resistance. Plus, with a 25-year warranty, you get peace of mind that lasts for decades. **Look for the Calhoun name.**

SCAN TO GET STARTED >>



1.844.873.3338



calhounsuperstructure.ca



ST. LAWRENCE AND ATLANTIC PORTS

PORTS DU SAINT-LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE

©B. BROCARD/MPA

As it continues to diversify its markets, the Port of Montreal is advancing the transformative project to build a big new container terminal at Contrecoeur.

Alors qu'il continue de diversifier ses marchés, le Port de Montréal progresse dans le projet transformateur de construction d'un grand terminal à conteneurs à Contrecoeur.

Paul Bird

Chief Commercial Officer
for the Montreal Port Authority

Vice-président exécutif
au développement
commercial et à l'exploitation
de l'Administration portuaire
de Montréal

Port of Montreal

In 2024, the Port of Montreal stayed the course in a complex environment, handling 1.5 million TEUs and 35.4 million tonnes of total cargo, a slight increase of 0.2% over the previous year.

Port de Montréal

En 2024, le Port de Montréal a maintenu le cap dans un environnement complexe. Il a manutentionné 1,5 million d'EVP et 35,4 millions de tonnes de fret, 0,2 % de plus que l'année précédente.

©B. BROCARD/MPA

“This stability, in an environment marked by labour disputes and geopolitical tensions, demonstrates the resilience of the port’s supply chain and the strength of its diversification,” Paul Bird, Chief Commercial Officer, told *Maritime Magazine*. “And with 2025 already well underway, several trends were confirming the need for the Port of Montreal to develop new capacities in the container sector.”

The trade balance in 2024 tilted slightly toward imports, which accounted for 54% of volumes, compared to 46% for exports. “Despite this, we remain the most balanced container port in North America, with one of the highest economic impacts per tonne handled on the continent,” Mr. Bird noted.

Internationally, Northern Europe has established itself as the port’s leading partner, accounting for 36% of its total volume (+4% vs. 2023). Asia continues to be a key partner, accounting for more than 25% of traffic, while the Mediterranean has declined by 6%, accounting for 22%. The Middle East (8%), Latin America (5%) and Africa (4%) complete the global picture. Despite everything, India remains the leading single partner country.

In North America, Quebec remains the main market with 53% of volumes, followed by Ontario, the rest of Canada and the American Midwest. “Promising new collaborations with economic development agencies in Quebec, Ontario and Canada are strengthening our ability to meet the needs of businesses and support government efforts as the Canadian economy seeks to diversify rapidly,” Mr. Bird shared.

Several key infrastructure initiatives have been rolled out, including the redevelopment of the CanEst terminal, the refurbishment of the Pie-IX railway bridge and the railway network optimisation project. These initiatives aim to enhance operational efficiency and safety, while preparing the port to meet the demands of a growing market.

‘Shovel-ready’ Contrecoeur project

Meanwhile, Mr. Bird stressed the “transformative impact” of the Contrecoeur project. A planned modern terminal located on the riverfront and connected to the rail network via CN’s rail link, it will be able to handle up to 1.15 million TEUs. “In 2025, the project will be ready to go—both ‘shovel ready’ and ‘shovel worthy’—as only 6% of the goods currently destined for the United States need to be redirected to other markets for the Port of Montreal to reach full capacity,” Mr. Bird indicated.

“In addition to its low carbon footprint, the future terminal will provide efficient access to the markets served by the Montreal ecosystem, which will also benefit from the many investments in logistics infrastructure on the south shore of Quebec’s metropolis,” he said.

Mr. Bird further asserted: “For the Port of Montreal, this project cannot be viewed in isolation, and its benefits go far beyond handling capacity. It must be part of a coherent national vision that provides Canada with new, more efficient trade platforms, similar to what is being developed on the West Coast, where a 60% increase in maritime traffic is expected by 2040. For Montreal, the expansion of the facilities represents a real game changer at a time when the country wants to intensify its relations with markets for which Montreal’s facilities are essential, such as Europe, but also Southeast Asia.”

« Cette stabilité, dans un contexte marqué par des conflits de travail et des tensions géopolitiques, démontre la résilience de la chaîne d’approvisionnement du port et la force de sa diversification, a dit au *Maritime Magazine* le vice-président exécutif au développement commercial et à l’exploitation, Paul Bird. Et en 2025, l’année étant déjà bien entamée, plusieurs tendances confirment la nécessité que le Port de Montréal développe de nouvelles capacités pour les conteneurs. »

En 2024, les importations ont pris un léger ascendant, représentant 54 % des volumes, contre 46 % pour les exportations. « Malgré tout, nous restons le port de conteneurs le plus équilibré en Amérique du Nord, avec un des plus forts taux de retombées économiques par tonne manutentionnée sur le continent », dit M. Bird.

Parmi les marchés mondiaux, l’Europe du Nord s’est établie comme le premier partenaire du port, avec 36 % de son volume total (4 % de plus qu’en 2023). L’Asie reste un partenaire important, comptant pour plus de 25 % du trafic. La région méditerranéenne a reculé de 6 %, à 22 %. Le Moyen-Orient (8 %), l’Amérique latine (5 %) et l’Afrique (4 %) complètent le bilan. Fait marquant, l’Inde reste malgré tout le premier pays partenaire.

En Amérique du Nord, le Québec est toujours le marché principal, avec 53 % des volumes. Suivent l’Ontario, le reste du Canada, puis le Midwest américain. « De nouvelles collaborations prometteuses avec les agences de développement économique pour le Québec, l’Ontario et le Canada renforcent notre capacité de répondre aux besoins des entreprises et de contribuer aux efforts du gouvernement alors que l’économie canadienne cherche à se diversifier rapidement », dit M. Bird.

Plusieurs grands projets d’infrastructure ont été menés à bien, dont le réaménagement du terminal CanEst, la réfection du pont ferroviaire Pie-IX et l’optimisation du réseau ferroviaire. Ces initiatives visent à renforcer l’efficacité opérationnelle et la sécurité, tout en préparant le port à répondre aux exigences d’un marché en pleine croissance.

Le projet de Contrecoeur prêt à démarrer

Par ailleurs, M. Bird insiste sur le caractère « transformateur » du projet de Contrecoeur. Ce terminal moderne situé sur le bord du fleuve et relié au réseau ferroviaire par une liaison du CN aura une capacité de 1,15 million d’EVP par année. « En 2025, le projet sera prêt à démarrer – et méritant de démarrer, puisque seulement 6 % des biens actuellement envoyés aux États-Unis auraient à être réorientés vers d’autres marchés pour que le port de Montréal atteigne sa pleine capacité », indique M. Bird.

« En plus de sa faible empreinte carbone, le futur terminal assurera un accès efficace aux marchés desservis par l’écosystème de Montréal, qui profitera aussi des nombreux investissements dans l’infrastructure logistique sur la rive sud de la métropole québécoise, dit-il.

« Pour le Port de Montréal, ce projet ne peut pas être considéré isolément, et les avantages qu’il procure vont bien au-delà de la capacité de manutention. Il doit faire partie d’une vision nationale cohérente qui donne au Canada de nouvelles plateformes plus efficaces pour le commerce international, comme ce qui est en développement sur la côte Ouest où une augmentation de 60 % du trafic maritime est prévue d’ici 2040. À Montréal, l’expansion des installations change réellement la donne à un moment où le pays veut intensifier ses relations avec des marchés pour lesquels ses installations sont essentielles, comme l’Europe, mais aussi l’Asie du Sud-Est.

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 Contrecœur, 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 





Agri-food cargo shipments are on the rise at the Port of Québec.

Les expéditions de marchandises agroalimentaires sont en hausse au port de Québec.

Port of Quebec

The Port of Québec reports that it successfully navigated a challenging environment in 2024, handling a total of 26.5 million tonnes of cargo.

Port de Québec

Le Port de Québec rapporte qu'il a bien surmonté les difficultés de la conjoncture en 2024, enregistrant un volume total de 26,5 millions de tonnes de fret.

Olga Farman

President and CEO of Québec Port Authority

PDG de l'Administration portuaire de Québec



We transport your everyday life

Every day, ships carrying essential goods dock at the Port, playing an active role in the logistics chain.

On transporte votre quotidien

Chaque jour, des navires transportant des marchandises essentielles accostent au Port, participant activement à la chaîne logistique.



Les principales catégories sont le pétrole brut (19 %), les céréales (17 %), divers produits pétroliers comme le carburant diesel et le mazout (15 %), le minerai de fer (9 %) et les produits raffinés (6 %). Les volumes de produits agroalimentaires ont établi de nouveaux records, surpassant de 31 % la moyenne quinquennale. Voilà qui illustre le rôle essentiel du port dans les chaînes d’approvisionnement alimentaire et l’efficacité de son infrastructure logistique.

Les activités portuaires de Québec et son industrie maritime produisent 2 milliards de dollars de retombées économiques par année, et soutiennent 12 000 emplois au pays. Pour une deuxième année consécutive, plus de 150 000 passagers de croisières ont visité le port de Québec en 2024. Sont ainsi confirmés la relance des croisières internationales et le grand potentiel économique de cette industrie pour la capitale du Québec.

« Dans les prochaines années, nous continuerons le travail que nous avons entamé pour notre Vision 2035, affirme Olga Farman, PDG de l’Administration portuaire de Québec. Notre but est d’être un port reconnu par les citoyens pour sa gestion responsable du territoire, le respect de l’environnement et la protection de la biodiversité. Nous visons à nous positionner comme un chef de file mondial dans la concrétisation de chaînes d’approvisionnement durables au service d’une économie plus résiliente, dans l’intérêt aussi bien des citoyens que des entreprises. »

The main categories included crude oil (19%), grains (17%), various petroleum products such as diesel and fuel oil (15%), iron ore (9%), and refined products (6%). Notably, agri-food cargo volumes reached record levels: 31% above the five-year average, highlighting the Port’s essential role in global food supply chains and its efficient logistics infrastructure.

Québec City’s port-related activities and maritime industry generate \$2 billion in economic spinoffs every year, and support 12,000 jobs across the country. For the second year in a row, more than 150,000 cruise passengers visited the Port of Québec in 2024, confirming the recovery of international cruising and the strong economic potential of this industry for the Capitale-Nationale region.

“In the coming years, we will continue the work we’ve begun on our Vision 2035,” affirms Olga Farman, President and CEO of the Québec Port Authority. “Our goal is to be a port recognized by citizens for our responsible land management, environmental stewardship, and commitment to protecting biodiversity. We aim to position ourselves as a global leader in building sustainable supply chains that support a more resilient economy, for the benefit of citizens and businesses alike.”



TOTAL 2024 CARGO OF ACPA PORTS

TONNAGE 2024 DES PORTS DE L'AAPC

PORT		000's tonnes / milliers de tonnes
1.	Vancouver	158,000
2.	Sept-Îles	38,500
3.	Montréal	35,400
4.	Saint John	29,600
5.	Québec	26,500
6.	Prince Rupert	23,100
7.	Hamilton-Oshawa	11,460
8.	Thunder Bay	10,800
9.	Halifax (port-wide/à l'échelle du port)	9,600
10.	Nanaimo	4,140
11.	Trois-Rivières	3,500
12.	Windsor	3,150
13.	Belledune	2,171
14.	Toronto	2,170
15.	St. John's	1,620
16.	Saguenay	1,100
17.	Port Alberni	341
TOTAL: 361.2 million tonnes/millions de tonnes		

Source: Individual ports / Chaque port.

© LOUIS RIÉAUME



**Invisible,
mais indispensable.**

**Invisible,
but essential.**



Un canard paraît glisser sur l'eau sans effort, mais sa fluidité est le résultat d'un travail invisible, mais indispensable, de coordination et d'agilité.

Chez QSL, nous orchestrons l'invisible pour garantir la fluidité et la performance de votre chaîne d'approvisionnement.

A duck appears to glide effortlessly over the water, but its fluidity is the result of an invisible, but essential, work of coordination and agility.

At QSL, we orchestrate the invisible to ensure the fluidity and performance of your supply chain.

Port de Sept-Îles

Cargo trends remain on the upswing this year at the Port of Sept-Îles (PSI) which in 2024 had set a record for the second year in a row, with 38.5 million tonnes of cargo transiting through its facilities. This consolidated its position as second biggest in Canada in volume terms.

Iron ore accounts for 92.5% of the total volume, with 35.6 million tonnes exported, mainly to Asia (56%), Europe (29%), and Africa (6%).

The year was also marked by a record number of cruise passengers, with 14 calls welcoming more than 16,600 passengers and crew members.

The award of "Best Bulk Port 2024" at the *IBJ Awards* in Belgium last November recognized the excellence of its multi-user dock.

The year 2024 was also synonymous with opportunities for expanded collaborations with PSI. In October, the five Canada Port Authorities in Quebec announced a collaboration agreement aimed at strengthening the performance, resilience and efficiency of the St. Lawrence/Saguenay maritime corridor.

The Ecozone Research Chair at Université Laval was also an opportunity for an innovative partnership for PSI. In December, PSI and Université Laval's faculties of Forestry, Geography and Geomatics and Science and Engineering unveiled the winners of the EcoZone Success Awards.

Port de Sept-Îles

Les tendances en matière de fret restent à la hausse cette année au Port de Sept-Îles (PSI) qui, en 2024, avait établi un record pour la deuxième année consécutive, avec 38,5 millions de tonnes de marchandises transitant par ses installations. Cela a consolidé sa position de deuxième plus grand port du Canada en termes de volume.

Le minerai de fer représente 92,5 % du volume total, avec 35,6 millions de tonnes exportées, principalement vers l'Asie (56 %), l'Europe (29 %) et l'Afrique (6 %).

L'année a également été marquée par un nombre record de passagers de croisière, avec 14 escales accueillant plus de 16 600 passagers et membres d'équipage.

Le prix du « Meilleur port de vrac 2024 » décerné lors des *IBJ Awards* en Belgique en novembre dernier a récompensé l'excellence de son quai multi-utilisateurs.

L'année 2024 en a aussi été une de développement des collaborations avec le PSI. En octobre, les cinq administrations portuaires canadiennes du Québec ont annoncé un accord de collaboration visant à renforcer le rendement, la résilience et l'efficacité du corridor maritime Saint-Laurent-Saguenay.

La chaire de recherche ÉcoZone à l'Université Laval a aussi constitué un partenariat innovateur pour le PSI. En décembre, le PSI et les facultés de foresterie, géographie et géomatique et de sciences et génie de l'Université Laval ont annoncé les lauréats des prix de la réussite ÉcoZone.



Iron ore traffic is continuing to grow at the Port of Sept-Îles whose total throughput is approaching 40 million tonnes.

Le trafic de minéral de fer continue d'augmenter au port de Sept-Îles, où le volume total approche les 40 millions de tonnes.



Alexandra Chouinard

New President and CEO,
Port of Sept-Îles

Nouvelle PDG du
Port de Sept-Îles



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

Aussi en 2024, le PSI a marqué les 25 ans de son autonomie. Le programme des célébrations, sous le thème « 25 ans d'histoires partagées avec vous », a été lancé à l'assemblée générale annuelle du PSI.

En mai, la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, l'honorable Diane Lebouthillier, a annoncé un apport de 10 millions de dollars du Fonds national des corridors commerciaux pour le projet de modernisation du quai Monseigneur-Blanche. Le PSI pourra ainsi boucler le financement du projet, dont le coût estimé est de 30 millions de dollars.

Quelques semaines plus tard, Kateri Champagne-Jourdain, députée provinciale de Duplessis, ministre de l'Emploi et ministre responsable de la Côte-Nord, a pour sa part confirmé l'octroi de 2,3 millions de dollars pour compléter le financement nécessaire à la construction du nouveau pavillon signature innue à l'intention des passagers de croisières.

Sur le plan de la gestion, le principal développement a été le départ de Pierre D. Gagnon, PDG pendant 24 ans, qui s'est employé à faire de Sept-Îles un port spécialisé de calibre mondial. Alexandra Chouinard lui succédera, sa nomination entrant en vigueur le 11 août. M^{me} Chouinard est née en Gaspésie et a grandi à Sept-Îles. Elle a assumé diverses fonctions de gestion dans l'industrie régionale du minerai de fer, notamment au sein du Bureau de projets d'ArcelorMittal Mines Canada.

Last year was an opportunity for PSI to highlight 25 years of autonomy. Under the theme "25 years of stories shared with you", the year of celebrations was launched at the PSI Annual General Meeting.

In May, the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, the Honourable Diane Lebouthillier, announced \$10 million in funding from the National Trade Corridors Fund for the Monseigneur-Blanche Wharf modernization project. This will allow PSI to complete the financing of the project, costing an estimated \$30 million.

A few weeks later, Kateri Champagne-Jourdain, MNA for Duplessis, Minister of Employment and Minister responsible for the Côte-Nord, confirmed the allocation of \$2.3 million to complete the funding needed for the construction of the new Innu signature pavilion for cruise passengers.

On the management front, the most significant development has been the departure of Pierre D. Gagnon who transformed Sept-Îles into a world class niche gateway as President and CEO for 24 years. He is succeeded by Alexandra Chouinard, whose appointment takes effect on August 11. Born in Gaspésie and raised in Sept-Îles, Ms. Chouinard has held various management positions in the region's iron ore industry, including in the Project Office of ArcelorMittal Mines Canada.



UME
Urgence Marine Environment
Call : 514 640-3138
ENVIRONMENTAL SPECIALISTS

IMMEDIATE RESPONSE 24/7

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

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

www.ume-qc.com



©SOPHIE BELINA BRZOWSKA

Gaétan Boivin

President and CEO, Trois-Rivières Port Authority

PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières

Port of Trois-Rivières

In 2024, 3.5 million tonnes of cargo transited through the Port of Trois-Rivières. The throughput was broken down as follows: 2.9 MMT of dry bulk, 274,000 MT of liquid bulk and 393,000 MT of general cargo. Compared to 2023, this represents a decrease of 16.7%, which can be explained by the major works that began in the port in 2024.

Port de Trois-Rivières

En 2024, 3,5 millions de tonnes de fret ont transité par le port de Trois-Rivières. Le volume se répartissait comme suit : 2,9 millions de tonnes de vrac sec, 274 000 tonnes de vrac liquide et 393 000 tonnes de marchandises générales. Par rapport à 2023, il y a une diminution de 16,7 %, qui peut s'expliquer par les grands chantiers qui ont commencé au port en 2024.

« Bien qu'elle soit importante, cette baisse du trafic était prévue et planifiée, dit Gaétan Boivin, PDG du Port de Trois-Rivières. Les résultats concordent avec nos prévisions, et nous en sommes très satisfaits. »

Le Port de Trois-Rivières travaille actuellement au plus grand projet d'infrastructure de son histoire. Le projet de 312 millions de dollars vise à mettre à neuf le quai 17, construire un nouveau quai 16 et aménager les terminaux adjacents, en plus de consolider et bonifier les activités de deux utilisateurs du port, Alcoa et G3 Canada. Ce projet vient appuyer les industries de l'aluminium et de l'agroalimentaire qui sont des secteurs clés des économies québécoise et canadienne. Il constitue également une occasion unique d'apporter des améliorations aux réseaux routier et ferroviaire du port, en plus de permettre l'introduction de nouvelles technologies qui viendront diminuer le temps d'attente des différents modes de transport, contribuant positivement à la productivité de la chaîne d'approvisionnement.

La construction des nouveaux quais et l'aménagement des terminaux seront effectués par le Port de Trois-Rivières en collaboration avec ses partenaires, Alcoa et G3 Canada, qui installeront de nouveaux équipements de chargement et déchargement plus performants sur les plans énergétique, environnemental et opérationnel. Les travaux ont commencé et s'échelonneront jusqu'en décembre 2026, quand les deux terminaux seront complètement opérationnels.

« Ce projet permettra une modernisation majeure des installations, dit M. Boivin. En plus de fournir des quais neufs, le remplissage du bassin viendra ajouter plus de 17 000 m² de surface d'arrière-quai qui sera utilisée pour de l'entreposage. Ce projet porteur s'inscrit dans notre plan de développement Cap sur 2030 où nous visons à être un port urbain innovant et durable, générateur de croissance, au cœur d'une chaîne logistique compétitive. »

“Although significant, this drop in traffic was anticipated and planned for,” said Gaétan Boivin, President and CEO of the Port of Trois-Rivières. “The results achieved are in line with our forecasts and we are very pleased with them.”

The Port of Trois-Rivières is currently carrying out the largest infrastructure project in its history. With a total investment of \$312 million, the project aims to refurbish Pier 17, build a new Pier 16 and develop adjacent terminals, in addition to consolidating and enhancing the activities of two Port users, Alcoa and G3 Canada. This project will support the aluminum and agri-food industries, which are key sectors of the Quebec and Canadian economies. It also represents a unique opportunity to make improvements to the Port's road and rail networks, and to introduce new technologies that will reduce waiting times for the various modes of transport, thus contributing to the efficiency of the supply chain.

The Port of Trois-Rivières will build the new wharves and terminals in collaboration with its partners, Alcoa and G3 Canada, who will install new loading and unloading equipment with improved energy, environmental and operational performance. Work has begun and will continue until December 2026, when both terminals will be fully operational.

Mr. Boivin states: “This project will enable us to carry out a major modernization of our facilities. In addition to providing new wharves, the infilling of the basin will add over 17,000m² of back dock space to be used for storage. This promising project is in line with our On Course for 2030 development plan, in which we aim to be an innovative and sustainable urban port that generates growth, at the heart of a competitive logistics chain.”

Port de Saguenay

Le port de Saguenay a connu en 2024 une nouvelle année de croissance de son volume d'activité. Pour la deuxième fois de son histoire, le terminal maritime de Grande-Anse a surpassé le cap du million de tonnes, avec en tout 1,1 million de tonnes de cargaisons transbordées.

Y ont contribué, en particulier, de forts volumes de sel de déglacage, l'expédition de granules de bois en Europe et plusieurs grandes opérations de transbordement de vrac solide, par exemple de minerai de fer, d'anhydrite et d'oxyde de fer.

Il y a aussi eu en 2024 la réception de modules, pièces, structures et autre matériel de grandes dimensions pour divers clients industriels. La constante augmentation du taux d'occupation du terminal et, plus encore, dans le volume de biens y transitant met en lumière le rôle stratégique croissant du port dans le corridor maritime Saguenay-Saint-Laurent-Grands Lacs. Le Port de Saguenay s'attend à ce que cette croissance continue en 2025 et qu'il s'affirme comme axe logistique naturel dans le nord-est du Canada.

Le port vit une période d'activité intense liée au parachèvement de projets d'infrastructure de plus de 250 millions de dollars. Le travail se poursuit pour l'installation d'un convoyeur multiusager de vrac solide entre le terminal maritime et les nouvelles aires de stockage intermodal. Le Port de Saguenay a aussi lancé un projet pour agrandir l'aire d'entreposage directement au terminal. En même temps, il continue de planifier la prochaine phase des travaux d'aménagement d'une infrastructure de services de type municipal dans sa zone industrielo-portuaire de 12 km² dédiée à la grande industrie.

Port of Saguenay

The Port of Saguenay experienced a year marked by continued steady growth in its volume of activity in 2024. For the second time in its history, the Grande-Anse marine terminal surpassed the one million metric tonne mark in 2024, with a total of 1.1 million tonnes of cargo transshipped.

This solid performance was driven in particular by the receipt of large volumes of de-icing salt, the shipment of wood pellets to Europe, and several large-scale transshipment operations involving solid bulk cargo such as iron ore, anhydrite and iron oxide carried out throughout the year.

Similarly, 2024 was marked by the receipt of modules, parts, structures and other large-scale equipment for several industrial customers. The steady growth in the terminal's occupancy rate and, above all, in the volume of goods transiting through it underlines the port's increasingly strategic role on the Saguenay-St. Lawrence and Great Lakes maritime corridor. The Port of Saguenay expects this growth to continue in 2025, while seeking to assert itself as a natural logistics corridor for northeastern Canada.

The Port is in the midst of a period of intense activity related to the completion of infrastructure projects totalling more than \$250 million. Work continued on the installation of a multi-user conveyor system for solid bulk cargo between the marine terminal and the new intermodal storage areas. Similarly, the Port of Saguenay has spearheaded a project to expand its storage space directly at the terminal, in addition to continuing to plan the next phase of work to deploy municipal-type service infrastructure in its industrial port area, which has more than 12 km² of land dedicated to large-scale industry.

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

Innovation and sustainable development at the heart of our priorities



PORT
TROIS-RIVIÈRES



ARMATEURS
DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

Qu'ils soient leaders d'entreprises maritimes, ou partenaires de l'industrie, nos membres partagent une même conviction : Le Saint-Laurent est plus qu'une voie navigable, c'est un moteur de notre économie, un lien entre nos communautés et un héritage à protéger.

Whether they are leaders of maritime businesses or industry partners, our members share a common belief: The Saint Lawrence is more than just a waterway — it is a driving force of our economy, a link between our communities, and a legacy to protect.

**ÊTRE MEMBRE DE L'ASL,
C'EST NAVIGUER ENSEMBLE
VERS UN AVENIR PLUS FORT.**

BEING A MEMBER OF SLS MEANS NAVIGATING TOGETHER
TOWARD A STRONGER FUTURE.

Devenez membre



Become a member



FAITES PARTIE DE CEUX QUI FAÇONNENT L'AVENIR DU FLEUVE.

BE AMONG THOSE SHAPING THE FUTURE OF THE SAINT LAWRENCE.

armateurs-du-st-laurent.org | info@asl-sls.org



©BPA

The Port of Belledune is allocating more infrastructure investments to reinforce its energy hub ambitions.

Le Port de Belledune affecte davantage d'investissements d'infrastructure pour concrétiser ses ambitions en tant que carrefour d'énergie.

Port of Belledune

Handling 2,171,000 tons of cargo in 2024, the Belledune Port Authority continued moving forward in its commitment to a clean energy future with a focus on regional economic growth and partnerships with local communities and First Nations, President and CEO, Denis Caron, noted in the port's Annual Report.

Port de Belledune

Le port de Belledune a atteint 2 172 000 tonnes de fret en 2024. Dans son rapport annuel, le PDG Denis Caron affirme que l'Administration portuaire de Belledune a poursuivi ses efforts vers un avenir axé sur l'énergie propre tout en mettant l'accent sur la croissance économique régionale et les partenariats avec les collectivités locales et les Premières Nations.



Denis Caron

President and CEO,
Belledune Port Authority

PDG de l'Administration
portuaire de Belledune

©BPA

With over \$3 million invested into development planning, 2024 saw continued work on critical planning and feasibility studies to prepare port lands for the future.

“These studies create the foundation for land use planning, utilities strategy development and allow us to be efficient and thoughtful in our building out of industry using port lands,” Mr. Caron said.

“At the same time, we remain focused on our core business. In the last 10 years almost \$65 million has been invested into infrastructure at the Port,” Mr. Caron added. “This investment has been shared between the port, our stevedoring partner QSL and through the National Trade Corridors Fund. With an increased footprint and advanced equipment investments, we were able to sign a new lease for 25 years with QSL. We have been partnering with QSL since 1997, and this new agreement allows us to continue our work together - pushing innovation, infrastructure investment and sustainable growth.”

The Port experienced a particularly strong performance in 2024 in its role as a major biomass exporter and its development as a green energy hub. The port solidified its position as the largest biomass exporter in Eastern Canada, with six consecutive years of growth in wood pellet and wood chip volumes - which attained over 510,000 tonnes in 2024.

Additionally, the port has signed agreements with major European ports to accelerate green energy trade and was recognized as a key site in the Canadian government’s Hydrogen Strategy.

This past May, while attending the World Hydrogen Summit in Rotterdam, the ports of Belledune and Antwerp-Bruges signed an agreement to accelerate green energy trade.

It was the fourth agreement focused on collaboration between the Belledune Port Authority and major ports in Europe. Previous MOUs included the Port of Wilhelmshaven, the Port of Hamburg and the Port of Rotterdam.

Port Saint John

At the Port of Saint John, 2024 was highlighted by a solid increase in cargo volume while 2025 has already featured the ground-breaking of a major investment – that of Americold Realty Trust in its first import-export hub to be built in Canada.

Avec plus de 3 millions de dollars investis dans la planification du développement, l’année 2024 a permis de faire avancer les travaux essentiels de planification et d’études de faisabilité pour préparer les terrains portuaires à l’avenir.

« Ces études jettent les bases de notre planification de l’utilisation du sol et du développement de la stratégie pour les services publics, et nous permettent de construire de manière efficace et réfléchie une industrie durable sur nos terrains portuaires, dit M. Caron.

« Parallèlement, nous restons concentrés sur notre activité principale. Au cours des 10 dernières années, près de 65 millions de dollars ont été investis dans les infrastructures du port. Cet investissement a été partagé entre le Port, notre partenaire d’arrimage QSL et le Fonds national des corridors commerciaux. Grâce à une empreinte agrandie et à des investissements dans des équipements de pointe, nous avons pu conclure un nouveau bail de 25 ans avec QSL. Nous collaborons avec QSL depuis 1997, et cette nouvelle entente nous permet de poursuivre notre travail commun – en favorisant l’innovation, l’investissement dans les infrastructures et une croissance durable. »

Le port a enregistré en 2024 des résultats particulièrement solides dans son rôle d’exportateur majeur de biomasse et son développement comme carrefour de l’énergie verte. Il a confirmé sa position comme plus grand exportateur de biomasse de l’Est canadien, après six années consécutives d’augmentation de ses volumes de granules de bois et de copeaux de bois, dépassant les 510 000 tonnes en 2024.

De plus, le Port a signé des ententes avec de grands ports européens pour accélérer le commerce d’énergie verte. Il a aussi été reconnu comme un lieu clé dans le cadre de la Stratégie relative à l’hydrogène du gouvernement canadien.

En mai dernier, en marge du Sommet mondial de l’hydrogène à Rotterdam, les ports de Belledune et d’Anvers-Bruges ont signé un accord pour accélérer le commerce d’énergie verte. C’est le quatrième accord de collaboration entre l’Administration portuaire de Belledune et des grands ports européens. Les ententes précédentes ont été conclues avec le Port de Wilhelmshaven, le Port de Hambourg et le Port de Rotterdam.



PORT of/de
BELLEDUNE

Together, we are building a
**SUSTAINABLE
BUSINESS FUTURE** ►

PORTBELLEDUNE.CA



Port de Saint John

Au port de Saint John, le volume de fret a sensiblement augmenté en 2024. En 2025, un investissement majeur s'est concrétisé avec l'inauguration du chantier du premier carrefour d'importation-exportation de la société Americold à être construit au Canada.



Port Saint John had a stellar year in 2024, with solid growth in total and container cargo.

Le port de Saint John a connu une année exceptionnelle en 2024, avec une forte croissance de son volume total et de son volume de conteneurs.

Le volume global du port de la baie de Fundy a atteint 29,6 millions de tonnes en 2024, contre 27,9 millions de tonnes en 2023. Le vrac liquide représentait 27 millions de tonnes, et le vrac sec, 1,3 million. Les conteneurs ont continué leur forte progression, avec 184 879 EVP en 2024 contre 153 000 en 2023.

Dans son rapport annuel de 2024, le PDG, Craig Bell Estabrook, et le président du conseil, Jack Keir, ont souligné l'importance de concentrer les efforts sur la diversification des produits arrivant au port et en partant.

Faisant référence au parachèvement du projet de modernisation du côté ouest, ils ont rappelé que face à une pandémie mondiale, le Port avait choisi de persévérer dans son projet d'infrastructure transformateur visant à développer son trafic conteneurs.

La nouvelle installation d'entreposage frigorifique, qui deviendra la sixième exploitée par Americold au Canada, tirera parti des capacités logistiques maritimes de DP World et des solutions logistiques ferroviaires du Canadien Pacifique Kansas City (CPKC).

the port's focus "to diversify the commodities coming in and out of our harbour."

Referring to the completion of the West Side Modernization project, they stated: "In the face of a global pandemic, we chose to forge ahead with a transformational infrastructure project aimed at growing our container sector."

The new cold storage facility, to become the sixth operated by Americold in Canada, will leverage the maritime logistics capabilities of DP World and the rail logistics solutions of Canadian Pacific Kansas City (CPKC).

"Developing this facility at Port Saint John marks an important step forward for Americold," said Rob Chambers, President, Americas at Americold. "The infrastructure investments by DP World and CPKC alongside Port Saint John have attracted major global shipping lines to this location, and we are excited that our world-class cold storage facility and value-added services will support food flows between Central and Eastern Canada, Europe, South America and APAC."

Americold will invest between \$75 and \$80 million to develop the import-export hub, providing approximately 22,000 pallet positions – the equivalent of over 800 full truckloads of temperature-sensitive goods. The facility will enhance trade



RAPIDLY ADVANCING GLOBAL GATEWAY

Strengthening Canadian supply chain resiliency through diversification & unparalleled connectivity



LEARN MORE
www.sjport.com



routes between Canada and global markets, increase export capacity, improve import logistics, and support economic growth through strategic partnerships and infrastructure development.

This build is expected to contribute up to \$37 million in direct provincial GDP. Opportunities NB will invest up to \$1.01 million in the form of a payroll rebate to assist Americold with the creation of up to 100 jobs by the end of 2029.

Port of Halifax

For the deepwater Port of Halifax, final cargo performance in 2024 showed a steady pattern amid a challenging global political environment. Total port-wide volume amounted to 9.6 million tonnes versus 9.8 million tonnes in 2023. Cargo on HPA facilities accounted for 4.8 million tonnes.

On the container front, the PSA Halifax Atlantic Hub terminal and Fairview Cove Terminal handled 509,000 TEUs compared to 546,000 TEUs in 2023. Top exports included consumer products, wood pulp and paper, and forest products. Leading imports were clothing, machinery and steel products. Non-containerized cargo such as agriproducts and offshore wind components is a growing sector of business.

Connecting to more than 150 countries, the port's leading trading lanes are Asia (41%), Europe (34%) and Latin America and the Caribbean (14%).

"Halifax is a key international trade gateway to inland markets in Quebec, Ontario and US Midwest. We are a customer-centric, trusted partner," recently commented Fulvio Fracassi, who last fall succeeded Capt. Alan Gray as President and CEO of the Halifax Port Authority.

"In 2024, we had 42 vessels larger than 10,000 TEU make

« Le développement de cette installation à Port Saint John marque une étape importante pour Americold, a déclaré Rob Chambers, président des Amériques chez Americold. Les investissements en infrastructure réalisés par DP World et CPKC avec Port Saint John ont attiré les principales compagnies maritimes mondiales à cet endroit, et nous sommes ravis que notre installation d'entreposage frigorifique de classe mondiale et nos services à valeur ajoutée soutiennent les flux alimentaires entre le Centre et l'Est du Canada, l'Europe, l'Amérique du Sud et l'Asie-Pacifique. »

Americold investira entre 75 et 80 millions de dollars pour développer le centre d'importation et d'exportation, fournissant environ 22 000 positions sur palettes, soit l'équivalent de plus de 800 chargements de camion de marchandises sensibles à la température. L'installation améliorera les routes commerciales entre le Canada et les marchés mondiaux, augmentera la capacité d'exportation, facilitera la logistique des importations et soutiendra la croissance économique grâce à des partenariats stratégiques et au développement de l'infrastructure.

On s'attend à ce que cette construction contribue jusqu'à 37 millions de dollars au PIB provincial direct. Opportunités N.-B. investira jusqu'à 1,01 million de dollars sous forme de subventions salariales pour aider Americold à créer jusqu'à 100 emplois d'ici la fin de 2029.

Port d'Halifax

Pour le port en eau profonde d'Halifax, les données finales du fret en 2024 révèlent une stabilité dans un contexte géopolitique éprouvant. Le volume pour l'ensemble du port était de 9,6 millions de tonnes, contre 9,8 millions en 2023. Pour les seules installations de l'Administration portuaire d'Halifax, c'était 4,8 millions de tonnes.

En ce qui concerne les conteneurs, le terminal PSA Halifax Atlantic Hub et le terminal Fairview Cove ont manutentionné 509 000 EVP, contre 546 000 en 2023. Les principales exportations sont les produits de consommation, la pâte de bois et le papier, et les produits forestiers. Les importations dominantes sont les vêtements, la machinerie et les produits d'acier. Le fret non conteneurisé, comme les produits agricoles et les composants d'éoliennes offshore, est un secteur d'activité en expansion.

Les principales voies commerciales, qui rejoignent plus de 150 pays, sont celles de l'Asie (41 %), de l'Europe (34 %) et de l'Amérique latine et des Caraïbes (14 %).

« Halifax est une porte d'entrée essentielle pour le commerce international vers les marchés intérieurs du Québec, de l'Ontario et du Midwest américain. Nous sommes un partenaire de confiance centré sur le client », dit Fulvio Fracassi, qui l'automne dernier a succédé au capt Alan Gray comme PDG de l'Administration portuaire d'Halifax.

« En 2024, nous avons eu 42 navires de plus de 10 000 EVP qui ont fait 117 escales, ce qui montre la force du port d'Halifax en tant que port en eau profonde capable d'accoster les plus grands porte-conteneurs de la côte Est, dit-il. La situation géopolitique mondiale a continué à avoir un impact sur le fret conteneurisé

The Port of Halifax connects with more than 150 countries, with Asia and Europe constituting its leading trade lanes followed by Latin America and the Caribbean.

Les voies commerciales du port d'Halifax rejoignent plus de 150 pays, surtout en Europe et en Asie, puis en Amérique latine et aux Caraïbes.



d'Halifax, ce qui s'est traduit par une réduction des volumes au cours du T1-T3. Au quatrième trimestre, les marchandises détournées d'autres ports et la haute saison du transport maritime ont entraîné une augmentation des volumes. Dans l'ensemble, le fret conteneurisé a diminué de 6,8 % par rapport à 2023.

« À l'horizon 2025, le Port d'Halifax s'attachera à poursuivre ses efforts pour soutenir ses partenaires afin d'être un élément compétitif, innovant, fluide et fiable de la chaîne d'approvisionnement nationale. Des projets tels que la solution ferroviaire intégrée, le développement d'un centre d'intégration des données et d'autres encore contribueront à ces efforts. »

Dans le rapport annuel de l'APH, M. Fracassi et le président du conseil d'administration David Cameron ont insisté sur l'importance de « favoriser le développement du fret conteneurisé et explorer les possibilités liées au transport de marchandises diverses » et du « développement durable des activités liées aux croisières ».

Port de St. John's

L'activité maritime a bien progressé en 2024 au port de St. John's. Le trafic total de fret a augmenté de presque 13 %, à 1 620 000 tonnes. Les marchandises diverses, y compris les conteneurs des services Oceanex, ont augmenté de 10 %.

Il y a aussi eu davantage d'arrivées de navires : 8,3 % de plus, soit 1131.

De plus, l'activité de croisières a pris de l'ampleur. En 2024, 34 navires de croisière et 35 217 passagers ont fait escale au port, 24 % de plus qu'en 2023. Quelque 40 navires de croisière sont attendus en 2025.

117 calls, showing Halifax's strength as a deepwater port able to berth the largest container vessels on the Eastern Seaboard," he noted, adding: "The global geopolitical situation continued to have an impact on Halifax's containerized cargo, reflected in reduced volumes during Q1-Q3. In Q4, diverted cargo from other ports and the general shipping peak season resulted in stronger volumes. Overall, containerized cargo was down 6.8% from 2023."

Looking ahead to 2025, Mr. Fracassi indicated "the Port of Halifax will be focused on continuing efforts to support our partners to ensure we are a competitive, innovative, fluid and reliable component of the national supply chain. Projects such as the Integrated Rail Solution, the development of a Data Integration Hub and others will assist these efforts."

In the HPA's annual report, Mr. Fracassi and Chair David Cameron underlined a focus on "supporting containerized cargo development and exploring opportunities for breakbulk" and on "the sustainable development of our cruise business."

Port of St. John's

Shipping activity at the Port of St. John's in 2024 showed a solid increase, with total cargo traffic rising by nearly 13% to 1,620,000 tonnes. General cargo, including containers from Oceanex services, climbed by 10%.

Vessel arrivals also increased by 8.3% to 1,131.

In addition, cruise activity has been expanding, with 34 cruise vessels calling in 2024 with 35,217 passengers – representing a 24% jump over 2023. And some 40 cruise ships are anticipated in 2025.



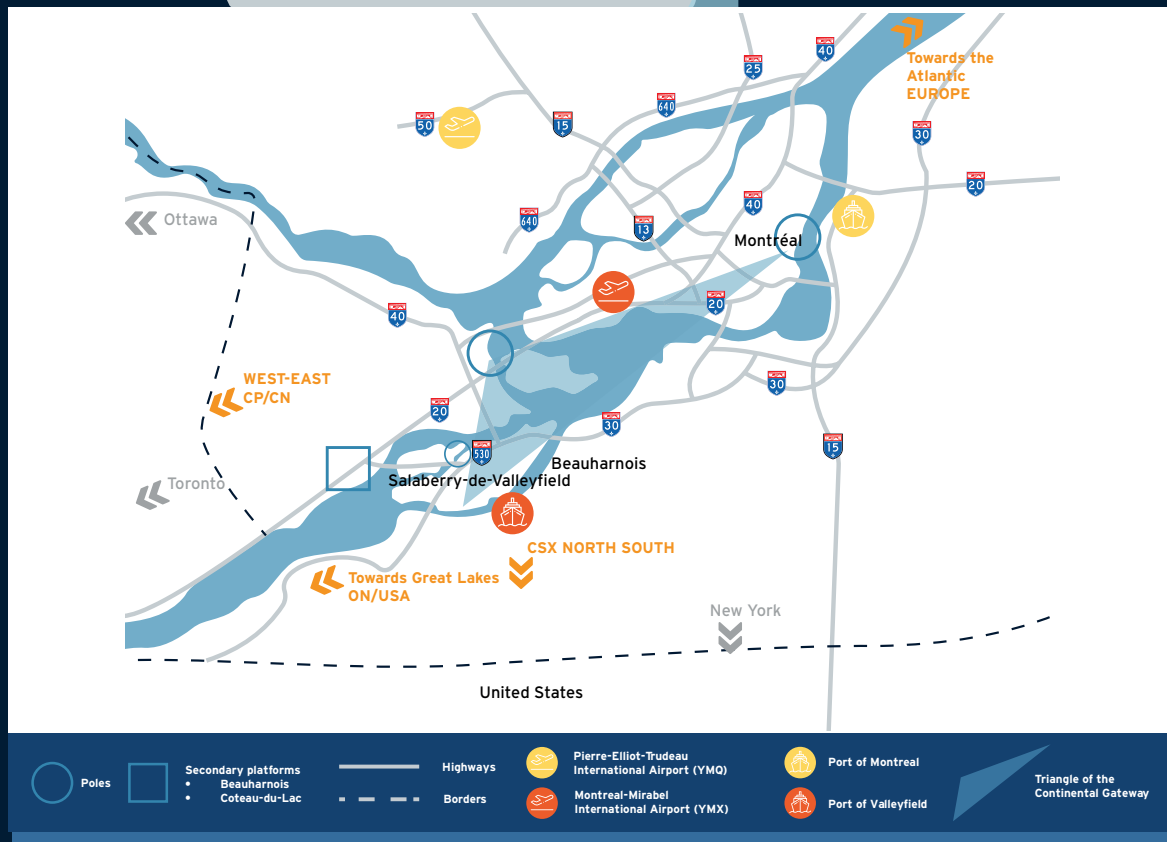
Connecting to more than 150 countries, Halifax is your trusted gateway to the Americas, Asia and Europe.

Our common-carrier port provides fluid shipping solutions, ensuring smooth and efficient operations. With large, deepwater berths, we offer congestion-free service and reduced wait times for vessels.

porthalifax.ca • tradeinquiries@porthalifax.ca



Your reliable partner in global trade.





GREAT LAKES & SEAWAY PORTS

PORTS DU SAINT-LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE

Diversification in recent years of HOPA ports encompassing facilities in Hamilton and Oshawa has been helping to mitigate the Trump steel tariffs.

La diversification des dernières années des ports de l'APHO, à Hamilton et Oshawa, a aidé à atténuer les effets des tarifs douaniers du président Trump sur l'acier.



The Trump administration's tariff war is causing major upheaval at the Ontario ports typically handling large amounts of steel and related products.

La guerre tarifaire lancée par l'administration Trump cause des chambardements dans les ports ontariens où transitent habituellement de grands volumes d'acier et de produits connexes.

Port of Windsor

Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, reconnaît les problèmes qui se posent dans l'immédiat, tout en restant optimiste pour le plus long terme. Les difficultés de l'économie sont attribuables à un manque de clarté et de certitude, pas de potentiel commercial.

Port of Windsor

Steve Salmons, the Windsor Port Authority's president and CEO, acknowledges the immediate challenges while retaining longer term optimism with the economy stalling because of lack of clarity and certainty rather than business potential.



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

« La façon dont l'administration américaine aborde actuellement les tarifs douaniers crée un scénario inédit et mouvant d'incertitude, dit-il. Des grandes décisions d'entreprises et des investissements sont mis en pause, réduisant l'activité à l'essentiel. Les marchés peuvent s'ajuster à des tarifs douaniers, mais pas à cette constante incertitude. »

Il prévient que les répercussions ne font que commencer, de nombreuses entreprises ayant devancé des achats en anticipation des tarifs douaniers. « Plus personne n'achète grand-chose, dit-il. Quand les réserves s'épuiseront, il y aura des pénuries de produits et des prix plus élevés. »

Les Américains ne pourront pas échapper à ce problème en ce qui concerne certains produits de base. Par exemple, le port de Windsor expédie environ 1,2 million de tonnes de sel de voirie aux États-Unis chaque année, et le port de Goderich en fait à peu près autant. « Ces clients américains ont certainement du sel [en réserve], mais pas assez pour compenser une perte de 2,5 millions de tonnes, insiste M. Salmons. Les autorités municipales et les gouvernements des États ne vont pas faire de compromis sur la sécurité routière... Les compagnies d'assurance ne les laisseront pas faire... Donc ils paieront plus pour le sel canadien, avec les tarifs. »

Les prix du sel et d'autres produits augmenteront sans doute aux États-Unis. « Nous l'avons vu pendant la première présidence Trump, quand les tarifs douaniers ont fait grimper les prix de l'acier aux États-Unis de 10 à 12 %, et ils ne sont jamais redescendus », fait-il remarquer.

Le canola vendu en Ohio pour nourrir les animaux est un autre exemple. « C'est un fourrage particulièrement avantageux pour les poulets, et l'Ohio n'en cultive pas beaucoup, note M. Salmons. Les agriculteurs doivent l'acheter ailleurs ou payer plus cher, ce qui augmente leurs coûts et ensuite les prix des consommateurs américains. »

M. Salmons reste particulièrement perplexe face aux tarifs sur l'acier et l'aluminium. « À pleine capacité, les Américains peuvent seulement produire environ 40 % de l'aluminium dont ils ont besoin, dit-il. Je comprends que les États-Unis ne veuillent pas acheter de l'acier de Chine, mais imposer un tarif de 25 à 50 % sur l'aluminium du Canada et d'ailleurs fera augmenter les coûts de production des voitures, des fenêtres, des portes, des bateaux, des échelles et de tant d'autres choses, sachant qu'il faudrait des années pour augmenter la capacité de production afin de fournir l'aluminium nécessaire au pays. »

Dans l'industrie automobile, il dit que la superposition possible de tarifs, puisque les pièces traversent la frontière jusqu'à sept fois dans le cycle de production, est un cauchemar. « Qu'est-ce qu'un produit étranger? Qu'est-ce qui est couvert ou non par l'ALENA? Je ne peux pas imaginer comment les fiscalistes des entreprises composent avec ces questions. »

Son optimisme pour le long terme découle de la conviction répandue voulant que ceci aussi passera. « Bien que le président tienne aux tarifs douaniers, un haut responsable américain nous a signalé que divers accords commerciaux, y compris avec le Canada, pallieront les pires répercussions, dit-il. Donc nous devons arriver à une issue, et le plus tôt sera le mieux... mais je ne sais pas si ce sera trois mois, six mois ou un an. Donc 2025 sera difficile. Rien de fatal, mais certainement perturbateur et intenable sur le long terme. »

M. Salmons et son équipe se concentrent maintenant sur la possibilité d'acheminer de l'acier par bateau pour les

«The current U.S. administration's approach to tariffs is creating an unprecedented and ever-changing scenario of uncertainty that is putting key business decisions and investments on hold – reducing most everything to essentials only,” he says. “Markets can adjust to tariffs, but not to this constant uncertainty.”

He warns the impacts are just starting to take hold with many companies having earlier stocked up on inventory before tariffs were imposed. “No one is buying much of anything now,” he says. “And when that built-up inventory diminishes, there will be product shortages and higher prices.”

There's no way for Americans to get around this either when it comes to certain commodities. For example, the Port of Windsor exports approximately 1.2 million tonnes of road salt to U.S. destinations annually, with the Port of Goderich sending about the same amount. “Those U.S. places certainly have salt but not to the extent of making up for a 2.5 million-tonne shortfall,” Mr. Salmons emphasizes. “And U.S. municipal and state governments aren't going to compromise on road safety... insurance companies won't let them... so they will be paying more for Canadian salt at the tariff rates.”

Higher U.S. prices for salt and other affected commodities are likely to follow suit. “We saw this during the first Trump administration when tariffs made American steel prices rise 10% to 12% and they never came back down,” he notes.

Yet another example is the canola sold to Ohio as animal feedstock. “It's particularly advantageous grain for chickens and Ohio doesn't grow a lot of it,” Mr. Salmons relates. “Farmers will have to buy it elsewhere or pay the higher prices which makes their costs and ultimately those of the American consumers go up.”

Mr. Salmons is particularly confounded by the thinking behind the steel and aluminum tariffs. “At full capacity, Americans can only produce about 40% of the aluminum they need,” he says. “I get The U.S. doesn't want to buy steel from China, but putting a 25-to-50% tariff on aluminum from Canada and elsewhere will cause the costs of cars, windows, doors, boats, ladders and so many other things to rise in price when it would take years to build up the capacity to make that required aluminum domestically.”

As for the automobile industry, he says the possibly layered tariffs as vehicle parts cross the border as many as seven times during production is a nightmare. “What's a foreign product? What's NAFTA eligible or not? I can't imagine how company tax accountants are dealing with these questions.”

His long-term optimism stems from the prevailing wisdom that this, too, shall pass. “While the president is committed to tariffs, a senior U.S. official noted to us that a number of trade agreements including with Canada will address their worst impacts,” he shares. “So we need to get there, and the sooner the better... but I don't know whether that means three or six months or a year, so 2025 is going to be rough – nothing fatal, but certainly disruptive and unsustainable in the long term.”

Mr. Salmons and his team are now focused on the potential to move steel by water for the domestic infrastructure projects being prioritized by the federal and provincial governments to counteract the U.S. trade disruptions.

The abrupt change in Canada-U.S. relations has also underscored the dangers of overly relying on north-south trade

with most of Canada's infrastructure investments designed to connect to U.S. trading partners.

Agro-food companies looking more at Europe

Mr. Salmons is seeing this with some of the port's agri-food tenants looking more at Europe for grain product exports now. "The kinds of investments made by ADM and Morterm need to continue because we'll continue to fill ships with agricultural products for export as the population and food demands increase," he says.

"It's not that we're not going to have an economic relationship with the U.S., but there will likely be less of it going forward for some time because of the scepticism that has developed about the current U.S. administration," Mr. Salmons says. "So we need to invest in the infrastructure for a strong supply chain to export to new markets and why the investments being made by the ports on the Great Lakes in the more sustainable transportation of containerized goods between provinces and states from abroad or before heading back overseas is so important."

HOPA Ports

Ian Hamilton, the Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA) president and CEO, couldn't agree more and is eager to have the Canadian Border Services Agency (CBSA) allocate the necessary staff to be able to import bonded containers into the Port of Hamilton from overseas as part of a transloading operation that would involve several Great Lakes ports.

"It's been determined that approximately 10 per cent of all the containerized rail traffic entering Toronto would be better served through Hamilton because it would be closer to its destination or its origin points," Mr. Hamilton says. "Plus we believe the transloading facility is expected to reduce the costs to our shippers by approximately \$30 million per year, along with making it easier to find new overseas markets and diversify trade."

Diversification at the Port of Hamilton in recent years, particularly into the agri-food sector, is helping to deal with the steel tariffs. "A decade ago, our cargo would have been 80% steel while now it's less than 60%," Mr. Hamilton notes.

In 2024, HOPA total cargo amounted to 11.4 million tonnes.

The \$35-million expansion/modernization of the Port of Oshawa grain export terminal is proving a great investment. "We exceeded our expectations in terms of the cargo shipped through it shortly after it reopened last October with it handling four vessels instead of the one trial vessel originally planned," Mr. Hamilton shares. "We ended up doing 60 metric tons which helped to increase HOPA's overall agri-food shipments by about 38% last year, and we're optimistic this one will be strong as well."

A dual-discharge setup, improved truck flow, and a newly dredged channel that allows vessels to load bigger amounts have set up the port's terminal for handling 250,000 mt this season. A ring road slated for completion next year is expected to further improve efficiencies. The convenience to the Durham region's farmers is significant with them no longer having to truck grain through the GTHA. "And the capacity moved to Oshawa is being naturally filled at the Port of Hamilton by the steadily rising grain productivity in southern Ontario that

projets d'infrastructure nationaux priorités par les gouvernements fédéral et provincial pour parer les perturbations commerciales américaines.

Le changement abrupt dans les relations canado-américaines a mis en évidence les dangers d'une dépendance excessive sur le commerce nord-sud, la plupart des investissements d'infrastructure du Canada étant conçus pour rejoindre des partenaires commerciaux aux États-Unis.

Les entreprises agroalimentaires se tournent vers l'Europe

M. Salmons constate que certaines des entreprises agroalimentaires locataires du port s'intéressent davantage à l'Europe pour l'exportation de produits céréaliers. « Les investissements du genre que font ADM et Morterm doivent continuer, parce que nous continuerons de remplir des bateaux de produits agricoles pour l'exportation à mesure qu'augmentent la population et les besoins en aliments, dit-il.

« Ce n'est pas que nous n'allons pas avoir de relations économiques avec les États-Unis, mais il y en aura sans doute moins pendant un certain temps en raison du scepticisme qu'a suscité l'actuelle administration américaine. Nous devons donc investir dans l'infrastructure pour avoir une solide chaîne d'approvisionnement visant de nouveaux marchés d'exportation, et c'est pourquoi les investissements des ports des Grands Lacs dans le transport plus durable de biens conteneurisés entre provinces et États à partir de l'étranger, puis au retour outre-mer, sont si importants. »

Hamilton-Oshawa

Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa (APHO) est du même avis, et il souhaite que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) affecte le personnel nécessaire pour traiter les conteneurs en douane arrivant d'outre-mer au port de Hamilton en vue d'une opération de transbordement avec plusieurs ports des Grands Lacs en jeu.

« Il a été établi qu'environ 10 % de tout le trafic ferroviaire conteneurisé entrant à Toronto serait mieux servi en passant par Hamilton, parce que ce serait plus près de la destination ou de l'origine, dit M. Hamilton. Aussi, nous croyons que l'installation de transbordement devrait réduire les coûts pour nos expéditeurs d'environ 30 millions de dollars par année, tout en facilitant la recherche de nouveaux marchés outre-mer et la diversification du commerce. »

La diversification du port de Hamilton ces dernières années, surtout dans le secteur de l'agroalimentaire, aide à composer avec les tarifs douaniers sur l'acier. « Il y a une décennie, notre fret était à 80 % de l'acier, alors que c'est maintenant moins de 60 % », note M. Hamilton.

En 2024, le total du fret de l'APHO s'élevait à 11,4 millions de tonnes.

Les 35 millions de dollars consacrés à l'expansion/modernisation du terminal d'exportation de céréales du port d'Oshawa sont un excellent investissement. « Nous avons surpassé nos attentes quant au fret y passant peu après l'avoir rouvert en octobre dernier, dit M. Hamilton. Il a traité quatre navires au lieu de l'unique navire prévu à titre d'essai. En fin de compte, nous avons fait 60 tonnes, ce qui a aidé à augmenter les expéditions agroalimentaires globales de l'APHO d'environ 38 % l'année passée, et nous avons confiance que cette année sera bonne aussi. »



#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

has increased by about 7% annually over the past decade,” Mr. Hamilton adds.

He says it’s fortunate that grain is up as much as shipments of both domestic and imported steel are down, but the uncertain U.S.-Canada trade relations are troubling. He noted that earlier in the year, Canada was being used as a holding point for imported steel to avoid the potentially highest U.S. tariffs, notably on Chinese imports. “More U.S. cargo was also coming into Canada to avoid tariffs, so it’s keeping everyone busy, but definitely not in the most efficient ways.”

While the Canada-U.S. exchange rate still made it feasible for some steel to be exported to the United States with a 25% tariff, Trump’s often threatened doubling of that rate would make purchases unaffordable. As is, trade uncertainty has led to steel handling costs rising by 16%.

The uncertainty is also leading to a rethink of import/export patterns. “For instance, 27% of all the coffee consumed in Canada arrives from the U.S. which doesn’t produce any of these beans,” Mr. Hamilton shares. “So now companies are looking at directly importing coffee into Canada.”

Recent trade mayhem has also led to containerized cargo increasing by about 6% at HOPA ports, but with various suppliers rushing to deliver goods before tariffs hit in a real guessing game. “This hasn’t increased capacity,” Mr. Hamilton notes. “Instead it’s led to steeper handling costs.”

Mr. Hamilton doubts trade will easily revert to what it used to be. “I hope Canadians listen to the prime minister who has emphasized that the relationship with the U.S. has changed and that we need to ensure that we put the supply chains in place that create a sustainable economy for Canada,” he says. “We realize how vulnerable we’ve been, so hopefully we’ll start to put together the resources to deal with more foreign markets directly.”

HOPA continues to build its agri-food base. SucroCan Sourcing LLC expects to open Canada’s largest sugar refinery at the Port of Hamilton this fall with a future annual refining capacity of one million mt. The P&H Milling Group is expanding its flour mill operations at the Port of Hamilton with a

Un système à double décharge, une amélioration de la circulation des camions et le dragage du chenal permettant d’augmenter le chargement des navires ont préparé le terminal à un volume de 250 000 tonnes cette saison. Une route périphérique qui devrait être achevée l’année prochaine apportera encore des gains en efficience. L’avantage pour les agriculteurs de la région de Durham est important, puisqu’ils n’auront plus à transporter leurs céréales par camion en traversant le Grand Toronto. « Et la capacité déplacée à Oshawa est utilisée naturellement au port de Hamilton, du fait que la production céréalière dans le sud de l’Ontario a augmenté d’environ 7 % par année depuis dix ans », ajoute M. Hamilton.

Pour M. Hamilton, l’augmentation des céréales est bienvenue puisque les volumes d’acier tant canadien qu’importé sont en baisse, mais les relations commerciales incertaines entre les États-Unis et le Canada sont troublantes. Il note que plus tôt cette année, le Canada était utilisé comme point d’attente pour l’acier importé, pour éviter les tarifs douaniers américains redoutés, notamment sur les importations de Chine. « Davantage de cargaisons américaines venaient au Canada pour éviter les tarifs, donc tout le monde a été occupé, mais pas des façons les plus efficaces. »

Le taux de change entre le dollar canadien et américain permettait encore d’exporter de l’acier aux États-Unis avec un tarif de 25 %, mais la menace de Trump de doubler ce taux rendrait les achats inabordables. En attendant, l’incertitude a mené à une augmentation de 16 % des coûts de manutention de l’acier.

L’incertitude mène aussi à une reconsidération des courants d’import-export. « Par exemple, 27 % de tout le café consommé au Canada arrive des États-Unis, qui ne produit pas de fèves, note M. Hamilton. Alors maintenant, des entreprises cherchent à importer le café directement au Canada. »

Le récent chaos commercial a aussi mené à une augmentation de quelque 6 % du fret conteneurisé aux ports de l’APHO, mais du fait que divers fournisseurs s’empressaient de livrer des biens avant l’arrivée de tarifs. « Cela n’a pas augmenté la capacité, dit M. Hamilton. Au lieu, cela a mené à des coûts de manutention plus élevés. »



TURNKEY LOGISTICS SERVICES

Offering a suite of integrated logistics solutions for seamless service from **vessel to door**.

OUR SERVICES:

Marine Cargo Handling

Trucking

Warehousing

CFS

FTZ - Foreign Trade Zones

Oversized cargo



LOGISTEC
DIRECT

Learn more at logistecdirect.com

third mill and two storage silos to be completed later this year.

“We’re also looking very closely at where and how major infrastructure projects within Canada will be getting their steel,” Mr. Hamilton adds. “This includes the proposed high-speed passenger rail service planned within the Quebec-Ontario corridor, as well as the opportunities with potential interprovincial pipelines.”

PortsToronto

Meanwhile, PortsToronto, which handled 2.1 million tonnes of cargo in 2024, isn’t as vulnerable as others on the Great Lakes with its cargo originating primarily from overseas markets and a switch in road salt from American to Canadian suppliers readily possible. “However, we are very concerned about the levies on Chinese-made ships with practically all of the vessels on the Great Lakes originating from there,” adds R.J. Steentra, PortsToronto’s president and CEO.

In January, PortsToronto hired Capt. Satinder Singh as vice president of the Marine department to put his 25 years of maritime industry experience into identifying new commercial opportunities for the port, marina and existing businesses.

PortsToronto is also involved in the discussions to set up new shortsea possibilities along the Great Lakes. “We’re looking at how we can complement rather than compete with one another in a way that strengthens the region’s overall economy,” Mr. Steentra relates. “We’re also looking at multimodal container shipping potential, but our port no longer has the necessary infrastructure or direct rail line, so we have to be creative with solutions that include perhaps using self-unloading vessels or temporary mechanisms, because there’s definitely a bigger role that our port can play in reducing overall transportation emissions.”

PortsToronto is set to welcome more than 20,000 passengers this season on 48 ship calls, which is up from 34 vessel calls in 2024. Viking, Ponant, Hapag-Lloyd, Pearl Mist and Victory are currently making the port a home base. “While 20,000 passengers are still a small proportion of the seven million tourists annually visiting the City of Toronto, we’re heading in the right direction with all of this year’s premium cruises and most of next year’s already sold out,” Mr. Steentra says.

One of the major challenges involves getting passengers in and out of the City of Toronto along the waterfront on time with a cruise line’s strict scheduling. “PortsToronto is making some investments in the existing Cruise Ship Terminal to enhance the passenger experience while embarking and disembarking,” Mr. Steentra says. “We’re also conceptualizing and building the case for a new cruise ship pier so that people can get on and off a vessel directly in the downtown Toronto core as opposed to the current location.”

Hoverlink Ontario Incorporated is furthermore aiming to launch a hovercraft service in 2027 that can move up to 180 people at once between Toronto and St. Catharines’ Port Weller in the heart of the Niagara region within 30 minutes with up to 48 crossings per day year-round.

Port of Johnstown

The Port of Johnstown is so far having a record year. “We handled seven vessels this spring compared to just one during this same time in 2024 and we don’t seem to be slowing down,” shares Leslie Drynan, the port’s general manager. “I think the uncertainty of last November’s election outcome

M. Hamilton doute que le commerce reviendra aisément à ce qu’il était. « J’espère que les Canadiens écouteront le premier ministre, dit-il. Il a insisté sur le fait que la relation avec les États-Unis a changé, et que nous devons prévoir les chaînes d’approvisionnement qui créeront une économie durable pour le Canada. Nous constatons combien nous avons été vulnérables, donc espérons que nous commencerons à réunir les ressources voulues pour traiter directement avec davantage de marchés étrangers. »

LAPHO continue de développer sa base dans l’agroalimentaire. SucroCan Sourcing LLC prévoit ouvrir cet automne la plus grande raffinerie de sucre du Canada au port de Hamilton. Elle pourra à l’avenir produire 1 million de tonnes par année. Le groupe P&H Milling augmente ses activités de minoterie au port de Hamilton. Un troisième moulin et deux silos d’entreposage devraient être prêts cette année.

« Nous surveillons aussi étroitement les grands projets d’infrastructure au Canada, pour savoir où et comment ils se procureront leur acier, ajoute M. Hamilton. Il y a par exemple le projet de service ferroviaire passagers à grande vitesse dans le corridor Québec-Ontario, ainsi que d’éventuels pipelines interprovinciaux. »

PortsToronto

PortsToronto, qui a manutentionné 2,1 millions de tonnes de fret en 2024, n’est pas aussi vulnérable que d’autres sur les Grands Lacs. Son volume provient principalement d’outre-mer, et pour le sel de voirie, il serait aisément possible de passer de fournisseurs américains à des fournisseurs canadiens. « Cependant, nous sommes très préoccupés par les redevances imposées pour les navires construits en Chine, presque tous les navires sur les Grands Lacs provenant de Chine », affirme R.J. Steentra, PDG de PortsToronto.

En janvier, PortsToronto a engagé le capt Satinder Singh comme vice-président des opérations maritimes. Fort de 25 ans d’expérience dans l’industrie maritime, il cernera de nouvelles possibilités commerciales pour le port, la marina et les entreprises en place.

PortsToronto participe aussi aux discussions sur la création de nouvelles possibilités de transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs. « Nous cherchons des moyens de nous compléter plutôt que de faire concurrence entre nous, de façon à renforcer l’économie globale de la région, dit M. Steentra. Nous étudions aussi le potentiel du transport multimodal de conteneurs. Cependant, notre port n’a plus l’infrastructure nécessaire ni une liaison ferroviaire directe, donc nous devons être créatifs et trouver des solutions comprenant peut-être des navires autodéchargeurs ou des mécanismes temporaires. Il y a assurément un plus grand rôle que notre port peut jouer pour réduire les émissions des transports. »

PortsToronto est en voie d’accueillir cette saison plus de 20 000 passagers en 48 escales de navires; il y avait eu 34 escales de navires en 2024. Viking, Ponant, Hapag-Lloyd, Pearl Mist et Victory font actuellement de Toronto un port d’attache. « Si 20 000 passagers ne font encore qu’une modeste proportion des 7 millions de touristes visitant Toronto chaque année, nous sommes sur la bonne voie avec toutes les croisières de prestige de cette année, et la plupart des croisières de l’année prochaine affichent déjà complet », dit M. Steentra.

Un des grands défis à relever est de gérer les passagers

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





CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

MARINE SHIPPING'S ADVOCATE ACROSS NORTH AMERICA!



Visit us at www.marinedelivers.com



@MarineDelivers

qui vont et viennent dans la ville de Toronto le long du bord de l'eau, sachant que les croisières sont soumises à un horaire strict. « PortsToronto effectue des investissements dans le terminal actuel des croisières afin d'améliorer l'expérience des passagers lors de l'embarquement et du débarquement, dit M. Steenstra. Nous étudions aussi la conception et l'opportunité d'un nouveau quai pour paquebots de croisière qui permettrait aux passagers d'embarquer et débarquer directement dans le centre de Toronto plutôt qu'à l'endroit actuel. »

Par ailleurs, l'entreprise Hoverlink Ontario prépare le lancement en 2027 d'un service en aéroglisseur qui pourra transporter jusqu'à 180 passagers à la fois entre Toronto et Port Weller à St. Catharines, au cœur de la région du Niagara, en 30 minutes, jusqu'à raison de 48 passages par jour toute l'année.

Port de Johnstown

Le port de Johnstown vit une année record jusqu'à présent. « Nous avons reçu sept navires ce printemps, contre un seul dans la même période en 2024, et ça ne semble pas ralentir, dit Leslie Drynan, directrice générale du port. Je crois que l'incertitude de l'élection de novembre dernier a amené des clients à agir rapidement, y compris certains que nous n'avions pas vus depuis des années. »

Heureusement, le comité de gestion du port avait retenu les travailleurs occasionnels de l'année passée pour qu'ils s'occupent de l'entretien général. « Nous avons mis ce travail de côté afin d'avoir tout le monde à pied d'œuvre pour faire face à l'augmentation du trafic de camions et de navires, dit



Leslie Drynan

General Manager of
Johnstown Port Authority

Directrice générale de
l'Administration portuaire
de Johnstown

led to brokers reaching out early – some of whom we hadn't heard from in years.”

As luck would have it, the port management committee kept last year's casual workers on staff to attend to the port's general maintenance and upkeep. “We set that work aside so that we could have all hands on deck to accommodate the increased truck and vessel traffic,” Ms. Drynan shares. “Our

Port of Johnstown

Ontario, Canada

Toronto
→ 3.5 hours

Ottawa
→ 1 hour

Montreal
→ 2 hours

U.S.A.
→ 10 minutes

New York City
→ 6.5 hours

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228

www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com

[@portofjohnstown.com](https://twitter.com/portofjohnstown)

permanent and casual workers were able to handle 150 inbound and outbound trucks a day, which is only 20 fewer than during the November harvest.”

Ms. Drynan is betting the port’s ample space, quick turnarounds and quality services will have brokers returning later this year and onward.

The port has signed a long-term lease with V6 Agronomy, which has invested \$26 million in a terminal set to open later this year. It will serve as the key hub for shipping V6 Agronomy’s fertilizers and other soil amendments with vessel-rail corridors to Canadian farmers, as well as to partners in the Europe Union and North Africa. The company has set up new production facility in nearby Maitland, Ont.

Port of Thunder Bay

The Port of Thunder Bay is off to a great start in 2025 with April shipments of grain, potash and other cargoes up 11% over the five-year average. This follows the 2024 season being the best on record in more than 25 years. U.S. tariffs aren’t a major concern with only 5% of the port’s cargo involving American trade, but CEO Chris Heikkinen is concerned about China’s 100% tariffs on canola products.

Last year was a banner year for the port, which handled 10.8 million tonnes of cargo in 2024 versus 9.6 million tonnes in 2023.

M^{me} Drynan. Nos travailleurs permanents et occasionnels ont pu gérer 150 camions entrants et sortants par jour, ce qui est à peine 20 de moins que pendant la récolte de novembre. »

M^{me} Drynan fait le pari que l’ample superficie du port, ses rotations rapides et ses services de qualité feront que les clients reviendront plus tard cette année et par la suite.

Le port a signé un bail à long terme avec l’entreprise V6 Agronomy, qui a investi 26 millions de dollars dans un terminal qui ouvrira cette année. Ce sera la plaque tournante pour l’expédition des engrais et autres amendements de sol de V6 Agronomy. Des corridors maritimes et ferroviaires permettront d’atteindre les agriculteurs canadiens ainsi que des partenaires en Europe et en Afrique du Nord. L’entreprise a établi une nouvelle installation de production non loin, à Maitland (Ontario).

Port de Thunder Bay

Le port de Thunder Bay a connu un excellent début en 2025. En avril, les expéditions de céréales, potasse et autres étaient supérieures de 11 % à la moyenne quinquennale. La saison 2024 avait déjà été la meilleure depuis 25 ans. Les tarifs douaniers américains ne sont pas un problème majeur, puisque seulement 5 % du fret du port relève du commerce avec les États-Unis. Par contre, Chris Heikkinen s’inquiète des tarifs chinois de 100 % sur les produits du canola.

L’année passée, le port a manutentionné 10,8 millions de tonnes de fret, contre 9,6 millions de tonnes en 2023.



PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

PROJECT CARGO GATEWAY
For Western Canada

www.portthunderbay.ca

807-345-6400

Canada



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

WEST COAST PORTS PORTS DE LA CÔTE OUEST

Northern British Columbia's Port of Prince Rupert is pursuing major infrastructure projects reinforcing its position as a key player in global trade and energy exports.

Le port de Prince Rupert, dans le nord de la Colombie-Britannique, poursuit de grands projets d'infrastructure qui renforceront sa position comme acteur clé dans le commerce mondial et les exportations énergétiques.



©PRPA

Port of Vancouver

Following a record year in 2024, cargo trends in the first half of 2025 at Canada's biggest port point to another robust performance this year. The final numbers, though, could hinge on the impact on world trade of the ongoing global tariff war ignited by U.S. President Trump.

Shri Madiwal, Vice-President Operations and Supply Chain for the Vancouver Fraser Port Authority, reports "an increase in the total volumes of cargo coming in."

"In the first six months of 2025, the volumes are very strong—partly due to the tariffs happening down south, and also partly due to all the international demand for grain, potash and energy products," he told *Maritime Magazine*.

On the container front, statistics to end May showed a total of 1.55 million TEUs – roughly one million more units than the same period in 2024.

The port handled a record 158 million metric tonnes (MMT) of cargo in 2024, a 5% increase year-over-year that was led by strong performances in the auto, bulk and container sectors.

Container trade recovered throughout 2024, with the Port of Vancouver returning to pre-pandemic growth trends following several tumultuous years that included a pandemic-era surge in consumer demand and numerous supply chain disruptions. The port's four container terminals handled 3.47 million TEUs in 2024—up 11% compared to 2023 and 2% compared to 2019.

Imports (laden inbound) grew 14%, as retailers restocked inventories and volumes shifted to the west coast due to disruptions to the Red Sea trade route. Exports (laden outbound) grew 5% as Canadian businesses continued to rely

Port of Vancouver

Après une année record en 2024, les tendances du fret au premier semestre de 2025 laissent entrevoir une nouvelle année fructueuse. Cependant, les résultats finaux pourraient dépendre des répercussions de la guerre tarifaire lancée par le président des États-Unis.

Le vice-président Opérations et Chaîne d'approvisionnement de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Shri Madiwal, rapporte une augmentation des volumes de fret.

« Dans les six premiers mois de 2025, a-t-il dit au *Maritime Magazine*, les volumes étaient solides, du fait en partie des tarifs douaniers au sud et en partie de la demande internationale de céréales, de potasse et de produits énergétiques. »

Pour les conteneurs, les données jusqu'à la fin mai indiquent un total de 1,55 million d'EVP. C'est environ 1 million de plus que pour la même période en 2024.

Un volume record de 158 millions de tonnes de marchandises a transité par le port en 2024, soit une augmentation de 5 % d'une année sur l'autre, grâce à de bons résultats dans les secteurs de l'automobile, du vrac et des conteneurs.

Le trafic conteneurs s'est redressé tout au long de 2024, le port de Vancouver retrouvant les tendances de croissance d'avant la pandémie, après des années tumultueuses marquées par une forte hausse de la demande des consommateurs et de nombreuses perturbations de la chaîne d'approvisionnement pendant la pandémie. Les quatre terminaux de conteneurs du port ont manutentionné 3,47 millions d'EVP en 2024, 11 % de plus qu'en 2023 et de 2 % de plus qu'en 2019.

Les importations (conteneurs chargés à l'arrivée) ont augmenté de 14 %, les détaillants ayant reconstitué leurs stocks et des volumes s'étant déplacés vers la côte Ouest en raison des

perturbations de la route commerciale de la mer Rouge. Les exportations (conteneurs chargés au départ) ont augmenté de 5 %, les entreprises canadiennes continuant à compter sur les conteneurs pour expédier leurs marchandises vers les marchés du monde entier. Les exportations conteneurisées passant par le port sont parties vers 128 pays différents en 2024.

« Le Port de Vancouver continue de stimuler la prospérité du Canada, en permettant des échanges commerciaux transparents avec jusqu'à 170 pays à travers le monde et en soutenant d'innombrables emplois familiaux bien rémunérés dans tout le pays », déclarait Peter Xotta, PDG de l'Administration portuaire, quand les statistiques annuelles ont été publiées.

Presque autant de marchandises ont transité par le port de Vancouver en 2024 que par les cinq autres ports les plus importants du Canada réunis, et environ 80 % du commerce international qu'il a soutenu relevait de commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis.

« La force de notre porte d'accès a brillé de mille feux l'année dernière, le port ayant traité des volumes records malgré un environnement difficile comprenant de nombreuses perturbations, dit M. Xotta. En 2024, notre chaîne d'approvisionnement a souffert, mais ne s'est jamais rompue. »

Les défis auxquels la communauté portuaire a dû faire face en 2024 comprenaient les impacts du changement climatique et des conditions météorologiques extrêmes, des incendies de forêt, une augmentation des tensions géopolitiques locales et mondiales, et des conflits de travail.

Le fort rendement du secteur du vrac a mené la danse, avec des volumes en hausse de 8 % pour atteindre 117,9 millions de tonnes. Il y a eu des exportations records de vrac liquide, en hausse de 203 % pour atteindre 17,1 millions de tonnes, et des exportations presque records de céréales canadiennes, en hausse de 1 % pour atteindre 29 millions de tonnes.

Le port de Vancouver prend en charge la gamme de marchandises la plus diversifiée d'Amérique du Nord. En 2024, les principaux partenaires commerciaux qui ont transporté des marchandises par le port étaient la Chine (46 millions de tonnes), le Japon (19 millions de tonnes) et la Corée du Sud (18 millions de tonnes). Les échanges vers les États-Unis passant par le port ont augmenté pour atteindre 7 % du total du fret transporté (10 millions de tonnes), notamment en raison de l'augmentation des exportations de pétrole par l'intermédiaire du terminal Westridge.

Parmi les faits marquants et les grands projets d'infrastructure de 2024 au port de Vancouver, il y a l'extension du programme de gestion active de la circulation des navires, avec son système de planification centralisé dans First Narrows.

La construction du passage supérieur Holdom a commencé. Ce passage à quatre voies qui améliorera la circulation, la sécurité et le commerce sera construit dans le cadre d'un partenariat avec la Ville de Burnaby, le CN et le gouvernement du Canada. La densification et la modernisation du terminal Vanterm de Global Container Terminal permettent d'augmenter sa capacité de manutention de conteneurs, de faire accoster de plus grands porte-conteneurs et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'oléoduc agrandi de Trans Mountain et le terminal Westridge sont entrés en service en mai. Le terminal d'exportation de céréales en vrac Cascadia, qui appartient à Viterra et Richardson, a agrandi son triage pour prolonger la voie ferrée d'environ 1500 m et permettre

on containers to ship their goods to markets across the globe. Containerized exports through the port went to 128 different countries in 2024.

"The Port of Vancouver continues to drive Canadian prosperity—enabling seamless trade with up to 170 nations across the globe and supporting countless well-paying family jobs across the nation," commented Peter Xotta, President and CEO of the port authority, when the annual statistics were released.

Almost as much cargo moved through the Port of Vancouver in 2024 as was handled by Canada's next five largest ports combined, and approximately 80% of the international trade it enabled was Canadian trade with countries other than the U.S.

"The strength of our gateway shone bright last year with the port moving record volumes despite a challenging environment that included numerous disruptions," Mr. Xotta said, adding: "in 2024 our supply chain flexed but never broke."

Challenges faced by the port community in 2024 included impacts from climate change and extreme weather such as wildfires, increasing local and global geopolitical tensions, and labour disputes.

The bulk sector's strong performance led the way, with volumes up 8% to 117.9 MMT, including record liquid bulk exports, up 203% to 17.1 MMT, and near-record exports of Canadian grain, up 1% to 29 MMT.

The Port of Vancouver handles North America's most diversified range of cargo, and in 2024 the top trading partners that moved goods through the port were China (46 MMT), Japan (19 MMT) and South Korea (18 MMT). Trade to the U.S. through the port increased to 7% of total cargo moved (10 MMT), driven by increased petroleum exports via Westridge terminal.

Key infrastructure projects and milestones at the Port of Vancouver in 2024 included the expansion of Active Vessel Traffic Management's centralized scheduling system in First Narrows ;

Start-up of construction on the Holdom overpass—a new four-lane overpass that will improve traffic flow, safety and trade—in partnership with the City of Burnaby, CN and the Government of Canada; densification and modernization at Global Container Terminal's Vanterm terminal increased its container handling capacity, enabled larger container ships to berth and reduced its greenhouse gas emissions; Trans Mountain's expanded pipeline and Westridge terminal came into operation in May; Cascadia bulk grain export terminal, owned by Viterra and Richardson, expanded its railyard to increase the track by approximately 1,500m and allow for assembly of 2,600m-long trains; Pacific Coast Terminals, which handles bulk commodity trade, completed an expansion of its glycol facilities, increasing its export capacity by more than 50% to 1.25 MMT per year.

Meanwhile, in the latest significant development, the Vancouver Fraser Port Authority announced on July 10 the launching of the bidding process for the construction of the Roberts Bank Terminal 2 project. Slated to be operational by the mid-2030s, RBT2 is to add 2.4 million TEUs a year of container capacity to the Port of Vancouver.

Port of Prince Rupert

Following a one percent decline of total traffic in 2024, the Port of Prince Rupert has seen a solid growth trend shaping up in 2025, as suggested by cumulative cargo figures to the end

of May for both bulk and container shipments.

Looking at all terminals, throughput for the first five months of 2025 totalled 10.9 million tonnes, one million tonnes above a year earlier. Shipments from the Prince Rupert Grain Terminals had risen to 2.4 million tonnes from 1.9 million tonnes over the same period. Trigon Pacific Terminal was at 4.1 million tonnes versus 3.7 million tonnes. And cargo volume through the DP World Fairview Container Terminal added up to 3.5 million tonnes compared with 3.3 million tonnes.

Some 23.1 million tonnes of cargo moved through the Port of Prince Rupert in 2024, while intermodal volumes at Fairview Container Terminal rose five percent year-over-year to 7.4 million tonnes. Performance was impacted by the realignment of carriers' transpacific trade routes, two labour disruptions, and the brief suspension of rail service due to wildfire that paused terminal operations.

Strong demand for western Canadian energy products saw AltaGas' Ridley Island Propane Export Terminal ship 2.3 million tonnes of liquified petroleum gas (LPG), representing a 15 percent increase year-over-year. Pembina's Watson Island LPG Bulk Terminal handled 502,800 tonnes. Drax's Westview Wood Pellet Terminal shipped 1.2 million tonnes of biofuel to markets in Europe and Asia.

Following a strong crop year, Prince Rupert Grain Terminal saw a 26 percent increase in exports, handling over 4.5 million tonnes of western Canadian agricultural products. But total coal export volumes fell 23 percent at Trigon Pacific Terminals, with metallurgical and thermal coal exports down 29 and 22 percent.

Despite this slight decrease in annual volumes, the Prince Rupert Gateway is improving competitiveness and actively diversifying through the development of new terminal and logistics capacity, building greater resiliency against market fluctuations. In 2024, the Port marked considerable progress on multiple strategic projects that set the stage for long-term growth and sustainability. These developments total over \$2.5 billion in capital investment and are essential to strengthening and diversifying exports, maximizing supply chain efficiency, and restoring cargo volumes.

"The 2024 results highlight the critical nature of the ongoing projects that will advance Prince Rupert as a full-service port and affirm our position as a key player in global trade and energy security," said Shaun Stevenson, President and CEO, Prince Rupert Port Authority. "An historic period of expansion is taking place at the Port of Prince Rupert, and 2024 was a pivotal year of development as we made strides towards enhancing services, capacity, and capabilities and diversifying markets to maintain our competitive edge and support our trade partners."

Major project milestones in 2024

Construction commenced on the Ridley Island Energy Export Facility (REEF), a large-scale LPG and bulk liquids export terminal. The \$1.35 billion AltaGas and Vopak joint venture reached a final investment decision in Q2 2024. REEF will significantly strengthen Canadian energy exports to the Asia Pacific, with an initial development phase that includes approximately 55,000 barrels per day of LPG export capacity and 600,000 barrels of LPG storage.

The Canada Infrastructure Bank reached financial close

l'assemblage de trains de 2600 m de longueur. Pacific Coast Terminals, qui fait du commerce de marchandises en vrac, a achevé l'agrandissement de ses installations de glycol, augmentant sa capacité d'exportation de plus de 50 % pour la porter à 1,25 million de tonnes par année.

Le 10 juillet dernier, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a annoncé le lancement du processus de soumission pour la construction du Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2). Le nouveau terminal devrait être opérationnel au milieu des années 2030, et il ajoutera 2,4 millions d'EVP de capacité au port de Vancouver.

Port de Prince Rupert

Après une baisse de 1 % de son trafic en 2024, le port de Prince Rupert est sur une pente ascendante en 2025. C'est ce qu'indiquent les chiffres cumulatifs jusqu'à la fin mai, tant pour le vrac que pour les conteneurs.

Sur l'ensemble des terminaux, le volume des cinq premiers mois de 2025 s'élève à 10,9 millions de tonnes, 1 million de plus qu'il y a un an. Sur la même période, les expéditions des terminaux céréaliers de Prince Rupert sont passées à 2,4 millions de tonnes, contre 1,9 million. Le terminal Trigon Pacific en était à 4,1 million de tonnes, contre 3,7 millions. Le volume du terminal à conteneurs Fairview de DP World s'élevait à 3,5 millions de tonnes, contre 3,3 millions.

Quelque 23,1 millions de tonnes de fret sont passées par le port de Prince Rupert en 2024. Les volumes intermodaux au terminal à conteneurs Fairview ont augmenté de 5 % d'une année sur l'autre, à 7,4 millions de tonnes. Les résultats ont été touchés par le réalignment des routes transpacifiques des transporteurs, deux conflits de travail et une brève suspension de service ferroviaire à cause d'un incendie qui a interrompu les opérations du terminal.

Profitant de la forte demande des produits d'énergie de l'Ouest du Canada, le terminal d'exportation de propane d'AltaGas sur l'île Ridley a expédié 2,3 millions de tonnes de gaz de pétrole liquéfié (GPL), 15 % de plus qu'une année plus tôt. Le terminal de GPL de Pembina sur l'île Watson en a expédié 502 800 tonnes. Drax a exporté 1,2 million de tonnes de biocarburant en Europe et en Asie à partir de son terminal de granulés de bois Westview.

À la faveur d'une bonne récolte, le terminal céréalier de Prince Rupert a augmenté ses exportations de 26 %, pour un total de 4,5 millions de tonnes de produits agricoles de l'Ouest canadien. Cependant, les exportations de charbon de Trigon Pacific Terminals ont chuté de 23 %, la baisse étant de 29 % pour le charbon métallurgique et de 22 % pour le charbon thermique.

Malgré cette légère diminution de volumes annuels, la porte d'entrée de Prince Rupert améliore la compétitivité et travaille à la diversification grâce à de nouveaux terminaux et en augmentant sa capacité logistique. Elle s'assure ainsi une plus grande résilience face aux fluctuations des marchés. En 2024, le Port a progressé sensiblement sur de multiples de projets stratégiques qui jettent les bases de la croissance et de la durabilité futures. Ces développements représentent plus de 2,5 milliards de dollars d'investissement. Ils sont essentiels pour renforcer et diversifier les exportations, maximiser l'efficacité des chaînes logistiques et rétablir les volumes de fret.

« Les résultats de 2024 soulignent la nature critique des

projets en cours qui avanceront Prince Rupert tel qu'un port à plein service et affirmeront notre position tel qu'un intervenant principal dans le commerce mondial et la sécurité d'énergie, a déclaré Shaun Stevenson, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert. Une expansion historique se déroule au port de Prince Rupert, et 2024 a été une année essentielle où nous avons progressé vers l'avancement de services, des capacités et de la diversification des marchés pour maintenir notre avantage compétitif et soutenir nos partenaires de commerce. »

Grandes étapes franchies en 2024

La construction a commencé pour l'installation d'exportation d'énergie de l'île Ridley (REEF), un grand terminal d'exportation de GPL et de vrac liquide. La coentreprise de 1,35 milliard de dollars entre AltaGas et Vopak a pris une décision finale d'investissement au T2 2024. Le REEF renforcera considérablement les exportations canadiennes d'énergie en Asie-Pacifique. Sa première phase apportera une capacité d'exportation de 55 000 barils par jour de GPL et une capacité de stockage de 600 000 barils.

La Banque de l'infrastructure du Canada a bouclé un prêt de 150 millions de dollars à l'APPR pour la première phase de CANXPORT au T2 2024, et la construction est bien entamée. La grande installation de logistique d'exportation et de transbordement sera construite et gérée par Ray-Mont Logistics. Elle fournira une capacité annuelle de 400 000 EVP pour les produits forestiers, agricoles et de résine, et augmentera considérablement la compétitivité et le trafic conteneurs, tout en rehaussant la stabilité du commerce intermodal.

Trigon Pacific Terminals a réalisé d'importants progrès dans la construction de son deuxième poste d'amarrage. Le projet « Berth Two Beyond Carbon » augmentera considérablement la capacité d'accostage de navires au terminal. L'infrastructure devrait être achevée en 2025.

on a \$150 million loan to PRPA for the first phase of CANXPORT in Q2 2024 and construction is well underway. The large-scale export logistics and transloading facility will be constructed and operated by Ray-Mont Logistics to provide 400,000 TEUs of annual capacity for forestry, agricultural, and resin products, and significantly increase competitiveness and container movements, while bringing greater stability to intermodal trade.

Trigon Pacific Terminals made significant progress on construction of its second marine berth. The Berth Two Beyond Carbon project will add significant vessel berth capacity to the terminal. The marine infrastructure is expected to be completed in 2025.

Port of Nanaimo

The Port of Nanaimo has entered 2025 following increased throughput in total and container cargo in 2024 and with extra momentum strengthening its contribution to Canada's supply chain thanks to a groundbreaking ceremony on the expansion of the Duke Point Terminal.

The final numbers for 2024 show total cargo reaching 4.1 million tonnes versus the year-earlier 3.9 million tonnes. Forest products at 1.4 million tonnes were slightly above the previous year. Logs progressed from 1.5 million tonnes to 1.7 million tonnes. Bulk cargoes rose to 130,000 tonnes from 122,957 tonnes. Petroleum products amounted to 406,000 tonnes – also an increase – while container cargo climbed to 21,684 TEUs from 20,236 TEUs.

With support from Snuneymuxw First Nation, Port of Nanaimo, and terminal operator DP World, the Duke Point Terminal officially launched in April the construction of the Phase 2/3 expansion. The project aims to significantly enhance Vancouver Island's connectivity and trade resilience with Vancouver and global markets.

Expansion of the Duke Point terminal operated by DP World at the Port of Nanaimo highlights current developments which will bolster Vancouver Island's connectivity and trade reliance.

L'agrandissement du terminal de la pointe Duke exploité par DP World, au port de Nanaimo, fait partie des développements qui augmenteront la connectivité de l'île de Vancouver et l'importance qu'y tient le commerce international.



The project is supported by Snuneymuxw First Nation's free, prior and informed consent and a 50-year lease agreement between DP World and the Port of Nanaimo, both of which were important first steps in the planned terminal expansion. It has been funded through combined public and private investments, including \$46.2 million from the federal government's National Trade Corridors Fund (NTCF) and \$15 million from the Province of British Columbia under the Regional Port Enhancement Program, part of B.C.'s Economic Recovery Plan.

Once completed, the terminal's berth length will nearly double from 182 metres to 325 metres, while cargo-handling capacity will expand to 280,000 twenty-foot equivalent units (TEUs) annually. This will enable Duke Point Terminal to serve larger international vessels, provide improved services for importers and exporters, and facilitate smoother regional and international trade. Additionally, the project establishes a robust short-sea shipping connection between Nanaimo and Vancouver, improving trade routes to key Asian markets.

Sustainability and efficiency are central to the terminal's expansion, featuring additional storage capacities designed to accommodate a wider array of cargo, including a dedicated 26,000 square-foot covered storage area for pulp products. DP World is also replacing the existing diesel-powered quay crane with two new fully electric cranes.

On that occasion, Ian Marr, President and CEO, Port of Nanaimo, said: "Through projects like the Duke Point Phase 2/3 Terminal Expansion, the Port of Nanaimo, and our partners, are creating cooperative solutions to current operating constraints in the supply chain. This is a catalyst for reconciliation, diversification, job creation in our local community, and co-operative economic development opportunities for BC and Canada."

Doug Smith, CEO, DP World in Canada, stressed: "By expanding Duke Point Terminal, we're not just building additional infrastructure – we're investing in a future where Vancouver Island is a key driver of global trade. The extended berth will help position Vancouver Island as a key hub for international commerce, underscoring our ongoing commitment to pioneering sustainable, resilient supply chains."

Port de Nanaimo

Le port de Nanaimo a entamé 2025 après avoir augmenté son volume total et son volume conteneurs en 2024, et la cérémonie d'inauguration du chantier de l'expansion du terminal sur la pointe Duke lui a donné un élan supplémentaire pour renforcer sa contribution à la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Les données finales de 2024 indiquent qu'au total, le fret a atteint 4,1 millions de tonnes, contre 3,9 millions en 2023. Les produits forestiers, à 1,4 million de tonnes, ont augmenté légèrement. Les grumes sont passées de 1,5 million de tonnes à 1,7 million. Le vrac a grimpé de 122 957 tonnes à 130 000 tonnes. Les produits pétroliers ont aussi augmenté, à 406 000 tonnes. Le volume conteneurs a atteint 21 684 EVP, contre 20 236.

Avec le soutien de la Première Nation Snuneymuxw, du Port de Nanaimo et de l'exploitant de terminaux DP World, les travaux de construction de la phase 2/3 de l'agrandissement du terminal de la pointe Duke ont officiellement débuté en avril. Le projet vise à améliorer considérablement la résilience commerciale de l'île de Vancouver et la connectivité avec Vancouver et les marchés mondiaux.

Le projet bénéficie du consentement libre, préalable et éclairé de la Première Nation Snuneymuxw et d'un bail de 50 ans entre DP World et le Port de Nanaimo, deux premières étapes importantes du projet d'agrandissement du terminal. Il a été financé par des investissements publics et privés, dont 46,2 millions de dollars du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) du gouvernement fédéral et 15 millions de dollars de la Province de la Colombie-Britannique dans le cadre du Programme d'amélioration des ports régionaux, qui fait partie du Plan de relance économique de la Colombie-Britannique.

La longueur des postes d'amarrage du terminal doublera presque, passant de 182 mètres à 325 mètres, tandis que la capacité de manutention atteindra 280 000 EVP par année. Le terminal de la pointe Duke pourra ainsi accueillir de plus grands navires internationaux, offrir de meilleurs services aux importateurs et aux exportateurs, et fluidifier le commerce régional

www.papa-appa.ca




Port Alberni, Vancouver Island, British Columbia, Canada

An untapped cruise destination in one of the most beautiful places in the world.

Une destination de croisière inexplorée dans l'un des plus beaux endroits du monde.



et international. De plus, le projet établira une solide liaison maritime à courte distance entre Nanaimo et Vancouver, améliorant ainsi les routes commerciales vers les marchés asiatiques.

La durabilité et l'efficacité sont au cœur de l'agrandissement du terminal, qui comprend des capacités de stockage supplémentaires conçues pour accueillir une plus large gamme de marchandises, notamment une zone de stockage couverte de 2400 m² pour produits de pâte à papier. DP World remplace également la grue de quai diesel existante par deux nouvelles grues entièrement électriques.

« Grâce à des projets comme l'agrandissement du terminal de Duke Point, phase 2/3, le Port de Nanaimo et ses partenaires créent des solutions collaboratives aux contraintes opérationnelles actuelles de la chaîne d'approvisionnement, a déclaré Ian Marr, PDG du Port de Nanaimo. Il s'agit d'un catalyseur de réconciliation, de diversification, de création d'emplois dans notre communauté locale et de possibilités de développement économique coopératif pour la Colombie-Britannique et le Canada. »

Doug Smith, PDG de DP World au Canada, insiste : « En agrandissant le terminal de Duke Point, nous ne construisons pas seulement des infrastructures supplémentaires; nous investissons dans un avenir où l'île de Vancouver sera un moteur clé du commerce mondial. Le poste d'amarrage agrandi contribuera à positionner l'île de Vancouver comme une plaque tournante clé du commerce international, soulignant ainsi notre engagement continu à être des pionniers en matière de chaînes d'approvisionnement durables et résilientes. »

Port de Port Alberni

En 2024, l'Administration portuaire de Port Alberni a essuyé une baisse notable de volume. Le tonnage international total a chuté de presque 40 %, en raison principalement du recul des expéditions de grumes. Jusqu'à présent cette année, le tonnage intérieur global est de 231 500 tonnes. Les marchandises diverses intérieures ont progressé de 7,5 %, à 6515 tonnes. Le débarquement de poisson a baissé sensiblement : de 70 % par rapport à 2023.

Selon les projections pour 2025, les exportations de grumes devraient remonter de 30 % par rapport au niveau actuel. D'ici la fin de l'année, une douzaine de navires océaniques sont attendus au port.

L'activité maritime a compris des escales d'un navire de guerre canadien, d'ensembles remorqueur-chaland et de navires câbliers, ainsi que des opérations régulières de la Garde côtière canadienne.

L'industrie maritime locale continue de se renforcer. Canadian Maritime Engineering (CME) va installer un nouveau portique de transbordement, augmentant les capacités du port. Le groupe Amix Marine a officiellement fait l'acquisition d'Alberni Pacific Division (APD), un développement majeur dans la consolidation des services maritimes locaux.

Le centre d'innovation et de transformation alimentaire de Port Alberni, The Dock+, prend de l'expansion. Il continuera d'appuyer les producteurs, les transformateurs et les entreprises agricoles de la région, et il revitalisera la base industrielle du port.

L'ensemble de ces développements reflètent la résilience de l'Administration portuaire de Port Alberni est ses constants efforts pour adapter, diversifier et moderniser ses opérations malgré des tendances éprouvantes dans le volume de fret d'une année à l'autre. **M**

Port Alberni

In 2024, the Port Alberni Port Authority saw a notable decline in cargo volumes compared to the previous year. Overall international tonnage was down nearly 40%, largely due to a 40% drop in outbound log shipments. Overall domestic tonnage totaled approximately 231,500 metric tonnes year-to-date. Miscellaneous domestic cargo has seen a modest 7.5% increase, with 6,515 metric tonnes moved. Fish landings are significantly down—over 70% from 2023.

Looking ahead to 2025, log exports are expected to pick up, with projections indicating a 30% increase over the current pace, driven by a forecast of about 12 deep-sea vessel visits through the remainder of the year.



Since July 1, 2025, the Port Alberni Port Authority has been managed under an innovative co-CEO structure for long-term succession planning. Current President Zoran Knezevic (pictured on right) and Mike Carter, VP of Operations, are now sharing the executive leadership.

Depuis le 1er juillet 2025, l'Administration portuaire de Port Alberni est dirigée par une structure innovatrice de co-PDG qui prépare la relève. Le PDG Zoran Knezevic (à droite) partagera la direction générale avec Mike Carter, qui était jusque-là vice-président, Opérations.

On the marine traffic front, vessel calls have included one Canadian warship, minor tug and barge operations, cable supply vessels, and continued presence from Canadian Coast Guard operations.

Meanwhile, local marine industry activity continues to strengthen. Canadian Maritime Engineering (CME) will be installing a new travel lift, enhancing the Port's shipyard capabilities. Additionally, Amix Marine Group has officially taken over the Alberni Pacific Division (APD), marking a major development in local marine service consolidation.

At the same time, Port Alberni's food innovation and processing hub—the Dock+—is undergoing expansion. This growth continues to support regional food producers, processors, and agri-businesses, while revitalizing the Port's industrial footprint.

Together, these developments reflect PAPA's resilience and ongoing efforts to adapt, diversify, and modernize operations despite challenging year-over-year cargo trends. **M**

ADVERTISERS ANNONCEURS

ACPA-PORTS CANADA CONFERENCE 2025 - Halifax AAPC- CONFÉRENCE PORTS CANADA 2025 - Halifax portscanada.ca.....	27	PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL port-montreal.com.....	51-52
ALGOMA CENTRAL CORPORATION algonet.com.....	10	PORT OF NANAIMO npa.ca.....	45
CALHOUN SUPER STRUCTURE calhounsuperstructure.com.....	48	PORT OF PRINCE RUPERT rupertport.com.....	42
CSL cslships.com.....	1	PORT OF QUÉBEC PORT DE QUÉBEC portquebec.ca.....	54
CHAMBER OF MARINE COMMERCE CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME marinedelivers.com.....	78	PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES portsi.com.....	58
CN cn.ca.....	37	PORT OF THUNDER BAY portofthunderbay.ca.....	80
DESGAGNÉS desgagnes.com.....	<i>Inside Front Cover / Couverture intérieure avant</i>	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES porttr.com.....	61
DP WORLD dpworld.com.....	35	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD portvalleyfield.com.....	68
EUROMARITIME 2026 EUROMARITIME 2026 Parc Chanot - Marseille.....	21	PORT SAINT JOHN sjport.com.....	65
FEDNAV fednav.com.....	73	PSA HALIFAX psahalifax.com/s/.....	<i>Back Cover / Couverture arrière</i>
GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS glpa-apgl.com.....	4	QSL qsl.com.....	56
GREENTECH 2026 green-marine.org/greentech.....	12	ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) rotainer.com.....	7
HOPA PORTS – Hamilton-Oshawa Port Authority hopaports.ca.....	74	SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA shipfed.ca.....	9, 41
LOGISTEC logistec.com.....	75	SLS - ST. LAWRENCE SHIOPERATORS ASL – ARMATEURS DU SAINT-LAURENT armateurs-du-st-laurent.org.....	62
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY mtrtml.com/login.php.....	30	SPLIETHOFF spliethoff.com.....	77
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN groupocean.com.....	<i>Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière</i>	STERLING FUELS sterlingfuels.ca.....	70
PORT OF BELLEDUNE portbelledune.ca.....	64	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT hwyh2o.com.....	81
PORT OF JOHNSTOWN portofjohnstown.com.....	79	URGENCE MARINE ENVIRONMENT ume-qc.com.....	59
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY papa-appa.ca.....	86	VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT valport.ca.....	68
PORT OF HALIFAX porthalifax.ca.....	67		



OCEAN

**YOUR 100 % CANADIAN
MARITIME EXPERTS SINCE 1972**

**MAJOR SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS**



Future-Ready and Globally-Connected

PSA Halifax is more than just a terminal operator – It's Eastern Canada's Super Hub, strategically located on the **Great Circle** route with 16 deep sea services.

Closer to Europe and Asia (via Suez) than any other East Coast North American port, offering year-round, deep, ice-free waters with CN's direct double-stack rail service to Montreal, Toronto, the U.S. Midwest, and beyond.

Built for the future, supporting global trade diversification and sustainable supply chains, **ready** for **mega vessels** and **mega rail** — moving Canada forward one global connection at a time.

For commercial enquiries, contact us at
psa-commercial@globalpsa.com

psahalifax.com