

No 118

Maritime

Magazine

maritimemag.com

AUTUMN • AUTOMNE 2025

M30
YEARS/ANS

CANADA'S DIVERSIFICATION EFFORTS

bode well for North Atlantic trade

LA DIVERSIFICATION DES MARCHÉS DU CANADA

est de bon augure pour
le commerce sur l'Atlantique Nord

**RISING
INFRASTRUCTURE
AND ENERGY
INVESTMENTS
FUEL PROJECT
CARGO MARKET**

**LES INVESTISSEMENTS
EN HAUSSE DANS
L'INFRASTRUCTURE ET
L'ÉNERGIE ALIMENTENT
LE MARCHÉ DES
CARGAISONS
SPÉCIALES**





Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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



BUILDING THE FLEET FOR THE FUTURE

We are building the next generation of multipurpose heavy-lift vessels, the BBC LakerMax. By 2026 fifteen of these very versatile triple-deckers will have joined our fleet. They offer more space and stowage options under deck for your valuable and sensitive cargo. With more unobstructed space on deck and the ability to sail with open hatches. Equipped with two Liebherr 250-mt shipboard cranes. On top, eight more F500-type vessels will join our fleet by 2028.



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 40046925

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

M¹¹⁸ TABLE OF CONTENTS SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

5 FIRST WATCH / PREMIÈRE BORDÉE
Leo Ryan

16 GREEN HORIZONS / ÉCHOS VERTS
Julie Gedeon

20 ATLANTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE
Tom Peters

22 PACIFIC HORIZONS / ÉCHOS DU PACIFIQUE
Colin Laughlan

26 ARCTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L'ARCTIQUE
Carroll McCormick

28 FORUM
Mathieu St-Pierre

**President and CEO, St. Lawrence Economic
Development Council (SODES)**

PDG de la Société de développement
économique du Saint-Laurent (SODES)

30 CPBSL MARKING 165th ANNIVERSARY!
Wide-ranging interview with Captain
Vincent Lanouette



**CPBSL...
UN 165^e ANNIVERSAIRE
À CÉLÉBRER!**

Interview approfondie
avec le capitaine
Vincent Lanouette

**80 ADVERTISERS /
ANNONCEURS**

38 M DOSSIER

CANADA-NORTH ATLANTIC
CANADA-ATLANTIQUE-NORD

Brent
Frederick

Canada's market diversification efforts

bode well for North Atlantic trade

La diversification des marchés du Canada

est de bon augure pour le commerce sur l'Atlantique Nord



Leo Ryan

INFRASTRUCTURE AND
ENERGY INVESTMENTS
FUEL ROBUST PROJECT
CARGO MARKET

LES INVESTISSEMENTS
DANS L'INFRASTRUCTURE
ET L'ÉNERGIE ALIMENTENT
UN MARCHÉ ROBUSTE
DES CARGAISONS SPÉCIALES

64 M DOSSIER

BREAKBULK / PROJECT CARGO
MARCHANDISES DIVERSES / CARGAISON SPÉCIALES



COVER / COUVERTURE

Pictured at a golden hour early in the morning is this evocative aerial view of London, where one can easily recognize the iconic Tower Bridge with red double-decker bus, the Tower of London and skyscrapers on either side of the Thames River. London was a fitting choice for a cover photo in light of the recent strong increase in commercial and services trade between the United Kingdom and Canada.

Dans cette vue aérienne évocatrice, le soleil se lève sur Londres, la baignant d'une lumière dorée. Le célèbre pont de la Tour, que franchit un bus à impériale rouge, est immédiatement identifiable. À sa droite, la Tour de Londres, et au-delà, des gratte-ciel de part et d'autre de la Tamise. Le choix de Londres pour orner la couverture est d'actualité à l'heure où le commerce de biens et de services est en forte hausse entre le Royaume-Uni et le Canada.

Photo: Zoltan Gabor-Dreamstime

Art On Water

DISCOVER

shipbuilding in Türkiye

CONNECT WITH EXCELLENCE



TURKISH
SHIP, YACHT & MARINE SERVICES
EXPORTERS ASSOCIATION

Türkiye



FIRST WATCH – PREMIÈRE BORDÉE



From the left:

Paul MacIsaac, Senior Vice President, Halifax Port Authority;
Jody Fitzpatrick, Vice President, Supply Chains, Sobeys;
Steven Van Roestel, Vice President, Transportation, Canadian Tire;
Debbie Murray, Vice President, Government and Industry Affairs, ACPA;
Joel Werner, Chief Operating Officer, DP World Canada;
and Leticia Astudillo, Deputy Director, Drewry.

De la gauche:

Paul MacIsaac, vice-président principal, Administration portuaire de Halifax;
Jody Fitzpatrick, vice-présidente, Chaînes d'approvisionnement, Sobeys;
Steven Van Roestel, vice-président, Transports, Canadian Tire;
Debbie Murray, vice-présidente, Affaires gouvernementales et industrielles, AACP;
Joel Werner, chef de l'exploitation, DP World Canada;
et Leticia Astudillo, directrice adjointe, Drewry.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef Maritime Magazine

STEVE FARMER

Trade diversification and shipping challenges dominate Ports Canada 2025 Conference

La diversification du commerce et les défis à relever *dominent la conférence Ports Canada 2025*

Le Port d'Halifax était l'hôte de la conférence Ports Canada 2025 de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), du 16 au 18 septembre. Un vaste programme attendait les délégués, qui ont été accueillis par Fulvio Fracassi, président et chef de la direction de l'Administration portuaire d'Halifax (APH).

With the Port of Halifax playing host to the September 16-18 Ports Canada 2025 Conference of the Association of Canadian Port Authorities, a full agenda awaited delegates who were welcomed by Fulvio Fracassi, President and CEO of the Halifax Port Authority.



©STEVE FARMER

Among various forecasts, Leticia Astudillo, Deputy Director of Drewry, anticipated a downturn in the global liner shipping market and trade disruptions if President Trump's tariff war fully persisted.

Leticia Astudillo, directrice adjointe de Drewry, prévoit un ralentissement sur le marché mondial des lignes maritimes ainsi que des perturbations du commerce international si la guerre tarifaire du président Trump se poursuit.

Newly appointed to the helm of Nova Scotia's deepwater port which accommodates the largest ships calling on North America's East Coast, Mr. Fracassi noted: "Every day, we are connecting Canada to the world with containerized and other cargo. With various partners, we are building a bright future in supply chain and diversification."

Offering perspectives on the global ports and shipping outlook on the conference's opening day of business sessions was Leticia Astudillo, Deputy Director of the UK-based Drewry marine industry consultancy. As she unveiled certain estimates, she acknowledged that "forecasts are highly subject to change due to shifting US trade policies."

In the New Normal of on-and-off trade tariffs and geopolitical conflicts ranging from Ukraine to Houthi rebel attacks on ships transiting the Red Sea, Ms. Astudillo indicated that the global economic outlook can be summed up in one word – uncertainty – "and doubly so for container demand, as the response of shippers and consumers has led to unseasonal swings in demand."

The 2026 outlook varies by region, but Drewry foresees a tough year for China, Europe and the United States. Global GDP growth is predicted to decline to 2.4% from 2.6% in 2025.

The Trump "Liberation Day" reciprocal tariffs in April induced Drewry to move its global port throughput forecast into negative territory – at -1% for 2025. But pauses and reductions have since brought them back close to where they were in January.

M. Fracassi a été nommé depuis peu à la tête du port en eau profonde de la Nouvelle-Écosse qui peut recevoir les plus grands navires arrivant sur la côte Est de l'Amérique du Nord. « Nous relient chaque jour le Canada au reste du monde pour le fret conteneurisé ou non, a-t-il dit. Avec divers partenaires, nous préparons un avenir prometteur pour la chaîne d'approvisionnement et la diversification. »

Au premier jour des travaux de la conférence, Leticia Astudillo, directrice adjointe de la firme de consultants britannique Drewry, a fait le point sur les perspectives des ports et du transport maritime à l'échelle mondiale. En présentant certaines estimations, elle a reconnu que les prévisions sont très hypothétiques en raison des politiques américaines changeantes en matière de commerce international.

Dans la nouvelle normalité de tarifs douaniers erratiques et de conflits géopolitiques – que ce soit en Ukraine ou en mer Rouge, où des rebelles houthis attaquent des navires –, M^{me} Astudillo résume les perspectives économiques mondiales en un mot : incertitude, « et d'autant plus pour la demande de conteneurs, car la réaction des expéditeurs et des consommateurs a mené à des fluctuations inhabituelles du volume ».

L'année 2026 s'annonce différemment selon la région, mais Drewry prévoit une année difficile aussi bien pour la Chine que pour l'Europe et les États-Unis. La croissance du PIB mondial baisserait à 2,4 %, contre 2,6 % en 2025.

En avril, au vu des tarifs dits réciproques du « jour de libération » du président américain Donald Trump, Drewry a prédit une baisse du volume mondial des ports en 2025 (-1 %). Cependant, après que divers tarifs ont été suspendus ou réduits, les prévisions sont revenues près de leur niveau de janvier.



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



Janet Drysdale, Interim Chief Commercial Officer of CN, underlined the need for “regulatory modernization to improve Canada’s competitiveness.” Her keynote presentation was moderated by Olga Farman, President and CEO of the Port of Québec.

Janet Drysdale, cheffe des Affaires commerciales par intérim du CN, a souligné la nécessité « d’une modernisation réglementaire pour rehausser la compétitivité du Canada ». La séance de sa présentation a été animée par Olga Farman, PDG de l’Administration portuaire de Québec.

©STEVE FARMER

“We expect 1% year-on-year growth in North American and China port volume in 2026 and some changes in sourcing away from China, Brazil and India,” Ms. Astudillo said before adding: “Shippers are either continuing to shift production from China or waiting to see what the final tariff situation will be and how permanent it is.”

On the port container growth front, Drewry sees volume settling at 3.3% in 2025, but slipping to 0.8% in 2026 due to the effect of front-loaded cargoes in first half 2025.

Among conclusions made in Ms. Astudillo’s presentation were: The liner market is on the brink of a downturn; if sustained, US trade tariffs will further disrupt world trade; shipping volume growth will be modest and at risk; the transition to new vessel fuels will be low.

CN reinforcing supply chain network

In another presentation, Janet Drysdale, Interim Chief Commercial Officer of CN, underlined the need for a more effective regulatory environment while outlining how the continental railway is adjusting to the ever-changing trade and supply chain landscape through innovation, massive equipment and network investments and working closely with ports to strengthen rail connections.

Canada can no longer afford a regulatory framework that is slow and burdensome, she said. “We need regulatory modernization to improve Canada’s competitiveness.”

One third of CN’s freight traffic is cross-border Canada-US. What is qualified as Global West sits second at 28%, followed by Domestic Canada (17%), Domestic US (16%), Global East (4%) and Global South (3%). Grain and fertilizers and petroleum and chemicals are the leading categories ahead of domestic and international intermodal, metals and minerals.

« Nous nous attendons à une croissance de 1 % du volume des ports d’Amérique du Nord et de Chine en 2026 ainsi qu’à une réduction des approvisionnements en Chine, au Brésil et en Inde, dit M^{me} Astudillo. Des expéditeurs soit continuent de déplacer de la production hors de Chine, soit attendent de voir quelle sera la situation tarifaire finale et à quel point elle sera permanente. »

En ce qui concerne le volume de conteneurs des ports, Drewry pense qu’il aboutira en hausse de 3,3% en 2025, mais de seulement 0,8% en 2026 par suite des expéditions devancées au premier semestre de 2025.

Par ailleurs, M^{me} Astudillo prévoit que le marché des services de ligne est sur le point de connaître une baisse, que les tarifs douaniers américains perturberont encore le commerce mondial s’ils sont maintenus, que la croissance du volume de fret sera modeste et incertaine, et que la transition en faveur de nouveaux carburants pour les navires sera faible.

Le CN renforce le réseau de la chaîne d’approvisionnement

Janet Drysdale, cheffe des Affaires commerciales par intérim du CN, a souligné la nécessité d’un environnement réglementaire plus efficace. Elle a aussi décrit la façon dont le chemin de fer continental s’ajuste en fonction du contexte changeant du commerce et des chaînes d’approvisionnement : il innove, il investissant massivement dans le matériel et le réseau, et il travaille étroitement avec les ports pour renforcer les liaisons ferroviaires.

Le Canada ne peut plus se permettre un cadre réglementaire lent et lourd, dit-elle : « Nous avons besoin d’une modernisation réglementaire pour rehausser la compétitivité du Canada. »

Le tiers du trafic de fret du CN relève de ce que le CN appelle son secteur Envois transfrontaliers, entre le Canada et les États-Unis. Vient ensuite son secteur Commerce mondial – Ouest, 28 % du trafic, puis Commerce intérieur – Canada (17 %), Commerce

intérieur – États-Unis (16%), Commerce mondial – Est (4%) et Commerce mondial – Sud (3%). Parmi ses catégories de fret, les engrais, les produits pétroliers et les produits chimiques arrivent en tête. Suivent les produits de consommation / transport intermodal international et nord-américain, puis les métaux et minéraux.

En 2024, les dépenses en immobilisations du CN s'élevaient à 3,5 milliards de dollars, dont : 1,27 milliard dans sa région Ouest; 1,24 milliard dans sa région Est; et 746 millions dans sa région Sud.

Entre autres initiatives, le CN répond à la demande croissante dans la région du Grand Toronto en ajoutant 800 000 EVP de capacité. Un élément majeur de l'expansion actuelle concerne son centre logistique de Milton.

Le Midwest américain est un marché stratégique pour le CN, qui prend des moyens pour assurer un accès plus rapide au secteur ouest de Chicago. À la centrale logistique de Chicago, M^{me} Drysdale note que la capacité sera bonifiée de 1,8 million d'EVP, ce qui minimisera le camionnage dans la région de Chicago.

Pour sa part, Karsten Schönewald, PDG de Flotte Hamburg, a fait le tour des nouveaux développements au Port de Hambourg. Ils touchent la numérisation, l'électrification, des corridors verts, la chaîne de valeur de l'hydrogène vert et un carrefour énergétique. Il a vanté l'utilisation de technologies de propulsion innovatrices pour ses navires écologiques de la flotte municipale. Il a aussi résumé les six principaux axes du plan de développement du port à l'horizon 2040.

Hambourg est un port de marée au cœur de la ville sur le fleuve Elbe, à 110 km de la mer du Nord. Il est le troisième plus grand port européen, après Rotterdam et Anvers, avec 112 millions de tonnes de volume au total et presque 7 millions d'EVP en 2024. Il est aussi le plus grand port ferroviaire en Europe et il a la plus grande zone industrielle dans le nord de l'Allemagne, avec d'excellentes liaisons avec l'arrière-pays.

Mesures d'urgence et effondrement du pont de Baltimore

Une séance de discussion sur la résilience et les mesures d'urgence a commencé par un examen détaillé de la collision d'un porte-conteneurs avec le pont de Baltimore en mars 2024. Frederick Dolbow, spécialiste de la sécurité portuaire et du rétablissement auprès de la Garde côtière américaine, a décrit les répercussions sur les emplois au port de Baltimore (7000), les mesures prises pour atténuer la perturbation des chaînes d'approvisionnement et « la pression politique exercée pour accélérer la réouverture du chenal ».

In 2024, CN's capital expenditures totaled \$3.5 billion, with \$1.27 billion allocated to the Western region, \$1.24 billion to the Eastern region and \$746 million to the Southern region.

Among other initiatives, CN is meeting growing demand in the Greater Toronto Area by adding 800,000 TEUs of new capacity. A major component of current expansion involves the CN Milton logistics hub.

With the Midwest representing a core strategic market, CN is unlocking faster access to Chicago's West Side. At the large Chicago Logistics Hub, Ms. Drysdale said 1.8 million TEUs of new capacity is being added which will minimize Chicago area trucking.

For his part, Karsten Schönewald, CEO of Flotte Hamburg, gave an overview of developments at Germany's Port of Hamburg, including digitalization, electrification, green corridors, value chain for green hydrogen, and an energy hub. He extolled the use of innovative propulsion technologies to operate eco-friendly vessels on the port civic fleet. Also he summed up the key six action areas of the 2040 Port Development Plan.

A tidal port on the River Elbe 110 kms from the North Sea and located in the heart of the city, Hamburg is the third biggest port in Europe after Rotterdam and Antwerp – handling 112 million tonnes of total cargo and nearly 7 million TEUs in 2024. Other characteristics: the largest railway port in Europe, largest industrial area in Northern Germany, excellent hinterland connections.

Emergency response and Baltimore Bridge incident

A panel session on the subject of Resilience and Emergency Response began with a detailed case examination of the March 2024 container ship collision with the Baltimore Bridge. Frederick Dolbow, Port Security and Recovery Specialist, US Coast Guard, among other things, described the overall impact on Port of Baltimore jobs (7,000), the mitigation measures to lessen the disruption on supply chains, and the "political pressure on advancing the timeline for the channel reopening."

"These things are happening, and you have to be prepared," remarked Sean Pierce, CEO of LOGISTEC, which has a substantial terminal network in the United States. He pointed out that "our emergency response plans are always updated to deal, for instance, with hurricanes down south. We interface closely with the Coast Guard and State governments to mitigate impact on customers."

Help improve safety at sea

Share your frontline experience in the TSB's national investigation into **vessel fires and response capabilities**.

Scan the QR code or visit tsb.gc.ca/SIIsurvey



Contribuer à améliorer la sécurité en mer

Partagez votre expérience de première ligne dans le cadre de l'enquête nationale du BST sur les **incendies à bord des navires** et la **capacité d'intervention d'urgence**.

Balayez le code QR ou visitez bst.gc.ca/sondageSII



1



2



3



4



5

PHOTOS:

1. ACPA staff welcoming delegates.
2. Katia Reyburn, Senior Vice-President, Communications and Public Affairs, Logistec
3. Vikram Patil, CrimsonLogic, Matthew Fung, CrimsonLogic
4. Michael Hebb, Vice President, Sales, GRIFFIN Engineered Systems
5. Olga Farman, President and CEO, Port of Quebec
6. Ben Friedrich and Wendy Gregory, Global Spatial Technology Solutions

7. Reception
8. Reception
9. Rob MacKay-Dunn, BCMEA; Natalie Kendrick, DP World in Canada; IDK; Pascal Chan, Canadian Chamber of Commerce; IDK
10. Fulvio Fracassi, President and CEO, Halifax Port Authority; Ian Hamilton, Chair ACPA and President and CEO, Hamilton Oshawa Port Authority
11. Mike Corrigan, CEO, Interferry
12. Conference kick-off, Halifax Mayor, Andy Fillmore



PHOTOS:

1. Le personnel de l'AAPC accueille les délégués.
2. Katia Reyburn, première vice-présidente, Communications et affaires publiques, Logistec
3. Vikram Patil, CrimsonLogic, Matthew Fung, CrimsonLogic
4. Michael Hebb, vice-président, Ventes, GRIFFIN Engineered Systems
5. Olga Farman, PDG, Port de Québec
6. Ben Friedrich et Wendy Gregory, Global Spatial Technology Solutions

7. Réception
8. Réception
9. Rob MacKay-Dunn, BCMEA; Natalie Kendrick, DP World au Canada; À confirmer; Pascal Chan, Chambre de commerce du Canada; À confirmer
10. Fulvio Fracassi, président et chef de la direction, Administration portuaire d'Halifax; Ian Hamilton, président de l'AAPC et PDG, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa
11. Mike Corrigan, PDG d'Interferry
12. Lancement de la conférence, maire de Halifax, Andy Fillmore



©STEVE FARMER

The challenges and opportunities of North American trade diversification were assessed in a panel discussion involving, from left to right, moderator Pascal Chan, VP Strategic Policy and Supply Chains Canadian Chamber of Commerce; Hon. Colton LeBlanc, Minister of Growth and Development, Province of Nova Scotia; Craig Hutton, Associate Deputy Minister, Transport Canada; Terry Hubbard, President, Impact Assessment Agency of Canada; and Laura Dawson, Executive Director of Future Borders Coalition.

Les défis à relever et les possibilités à saisir dans le cadre de la diversification du commerce nord-américain ont été évalués dans un débat-discussion avec, de gauche à droite : le modérateur Pascal Chan, vice-président, Politique stratégique et chaînes d'approvisionnement, Chambre de commerce du Canada; Colton LeBlanc, ministre de la Croissance et du Développement de Nouvelle-Écosse; Craig Hutton, sous-ministre adjoint associé de Transports Canada; Terry Hubbard, président de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada; et Laura Dawson, directrice générale de la Coalition pour l'avenir des frontières.

Captain Sean Griffith, CEO of the Atlantic Pilotage Authority, commented on how there was rapid response in recent years to several incidents and explained the differences between the structures of the Baltimore Bridge and the Macdonald Bridge in Halifax harbour.

North American trade diversification

A business session on a highly topical subject provided some indication of government and industry responses supporting trade diversification amid the global tariff war ignited by President Trump that is hitting particularly hard Canada's steel, aluminum, automobile and lumber industries.

Government priorities were briefly summed up by Colton LeBlanc, Nova Scotia's Minister of Growth and Development and by Craig Hutton, Associate Deputy Minister of Transport Canada. Terry Hubbard, President of the Impact Assessment Agency of Canada, stressed the agency's determination to "manage progress as quickly as possible" for major infrastructure projects.

Expressing what could be termed a binational industry and government point of view was Laura Dawson, Executive Director of Future Borders Coalition. The latter's mandate focuses on advancing Canada-US economic relations and building better borders for travel and trade. Its Canadian members

«De telles choses se produisent, et il faut y être préparé», a soutenu Sean Pierce, chef de la direction de LOGISTEC, qui possède un important réseau de terminaux aux États-Unis. Selon lui : «Nos plans d'intervention en cas d'urgence sont constamment mis à jour pour faire face, par exemple, à des ouragans au sud. Nous travaillons étroitement avec la Garde côtière et les gouvernements des États pour atténuer les répercussions sur nos clients.»

Le capitaine Sean Griffith, chef de la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, a souligné la rapidité de l'intervention, ces dernières années, après divers incidents. Il a aussi expliqué les différences entre les structures du pont de Baltimore et du pont Macdonald à Halifax.

Diversification du commerce nord-américain

Une séance de travail sur un sujet de toute actualité a éclairé les mesures prises par les gouvernements et l'industrie en vue d'une diversification du commerce dans le contexte de la guerre tarifaire lancée par le président Trump. La situation est particulièrement difficile pour les industries canadiennes de l'acier, de l'aluminium, de l'automobile et du bois d'œuvre.

Les priorités gouvernementales ont été résumées par Colton LeBlanc, ministre de la Croissance et du Développement de Nouvelle-Écosse, et par Craig Hutton, sous-ministre adjoint associé de Transports Canada. Terry Hubbard, président de l'Agence

d'évaluation d'impact du Canada, a insisté sur la détermination de son agence à « progresser aussi rapidement que possible » pour les grands projets d'infrastructure.

Laura Dawson, directrice générale de la Coalition pour l'avenir des frontières, a exprimé ce qui peut être considéré comme un point de vue binational de l'industrie et des gouvernements. La Coalition vise à promouvoir les relations économiques canado-américaines et à améliorer les frontières pour les voyages et pour le commerce. Parmi ses membres canadiens figurent le Port de Vancouver, le CN, le CP, l'ATIC (Association des transitaires internationaux canadiens), le Conseil canadien pour le commerce international et la Chambre de commerce du Canada.

« Jamais n'avons-nous vu une situation si mauvaise ou difficile », a-t-elle admis, ne dissimulant pas sa frustration.

Elle a avancé qu'une « stratégie intelligente » pourrait consister à « éviter de riposter à moins qu'il n'y ait de très grands intérêts nationaux à le faire ».

« Nous travaillons bien davantage avec nos membres un à un », a dit M^{me} Dawson. Elle a aussi fait une observation qui pourrait servir de plan pour le Canada face au monde perturbé d'aujourd'hui : « Les pays qui ont l'infrastructure de transport la plus efficace sont parmi les plus grandes nations commerçantes du monde. »

Le Port de Windsor accueillera la conférence 2026 de l'AAPC

Le Port de Windsor, troisième plus grand port canadien sur les Grands Lacs, en face de Detroit, sera l'hôte de la prochaine conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes, du 15 au 17 septembre 2026. Windsor est un point de passage clé pour le commerce canado-américain, avec ses liens maritimes, routiers ferroviaires entre les deux pays. 

include the Port of Vancouver, CN, CP, CIFFA (Canadian International Freight Forwarders Association), the Business Council of Canada and the Canadian Chamber of Commerce.

“Never have we seen things this bad or difficult,” she admitted, not hiding her frustration.

However, she suggested that a “smart strategy” could consist of “not pushing back without really good national interests to do so.”

“We are working much more one on one with our members,” Ms. Dawson said before making an observation that could serve as a roadmap for Canadian response in today's disrupted world: “Countries with the most effective transportation infrastructure are among the biggest traders in the world.”

Port of Windsor hosting 2026 annual ACPA conference

Port Windsor, Canada's third largest Great Lakes port, facing Detroit, will be hosting on September 15-17 the 2026 annual conference of the Association of Canadian Port Authorities. Handling a wide variety of cargoes, Windsor is a key gateway in Canada-US trade with its water, road and rail connections between the two countries. 

The third-largest Canadian port on the Great Lakes, Windsor handled 3.1 million metric tons in 2024, with substantial volume in aggregates and cement for local construction projects. But the steel and aluminum tariffs this year of the Trump Administration are impacting cargo patterns.

Windsor, troisième plus grand port canadien sur les Grands Lacs, a manutentionné 3,1 millions de tonnes en 2024, y compris un volume important de granulats et de ciment pour des projets de construction locaux. Les tarifs douaniers imposés cette année par l'administration Trump sur l'acier et l'aluminium ont altéré les tendances du fret.



Leo Ryan

Medal of Merit awarded to shipping titan Fritz King *La Médaille du mérite octroyée au titan du secteur maritime Fritz King*

A big highlight of this year's Ports Canada conference was the awarding of the prestigious ACPA Medal of Merit Award to Fritz King, former Managing Director of Atlantic Container Line Canada widely regarded through the years as a titan of the Canadian maritime industry.

On hand for the occasion was Andrew Abbott, President and CEO of ACL, who was effusive in his praise of Mr. King and whom he described as "an outstanding individual – Mr. Canada for all our customers and a real icon of Canadian shipping."

"He was honest, loyal and thoroughly professional," Mr. Abbott stated before adding with a smile: "Never bet against Fritz on a golf course!"

Point saillant de la conférence 2025 de Ports Canada, la prestigieuse Médaille du mérite de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a été remise à Fritz King. Le lauréat, ancien directeur général d'Atlantic Container Line Canada (ACL), était considéré comme un titan de l'industrie maritime canadienne.

Le PDG d'ACL, Andrew Abbott, présent pour l'occasion, a fait l'éloge de M. King, «une personne exceptionnelle, "Monsieur Canada" pour tous nos clients et une personnalité emblématique du secteur maritime canadien».

«Il était honnête, loyal et parfaitement professionnel», de dire M. Abbott. Et d'ajouter en souriant : «Ne pariez jamais contre Fritz sur un parcours de golf!»



From the left:
Fulvio Fracassi, President and CEO of Halifax Port Authority;
Andrew J. Abbott, CEO of Atlantic Container Line (ACL);
Fritz King, honoured with the Medal of Merit;
Daniel-Robert Gooch, President and CEO of the Association
of Canadian Port Authorities.

De la gauche:
Fulvio Fracassi, PDG de l'Administration portuaire d'Halifax;
Andy Abbott, PDG d'Atlantic Container Lines (ACL);
Fritz King, récipiendaire de la Médaille du mérite de l'Association
des administrations portuaires canadiennes (AAPC);
Daniel-Robert Gooch, PDG de l'AAPC

Ayant grandi en Nouvelle-Écosse, où il est né, M. King a fait une carrière de 53 ans au service d'ACL. Il a aussi assumé de nombreuses fonctions externes, notamment comme président pendant 14 ans du conseil de l'Association des employeurs d'Halifax, dont il était membre fondateur.

Lors de la mise en place des droits de services maritimes, la Province a nommé M. King à la Commission consultative maritime nationale de la Garde côtière canadienne; il a ensuite occupé pendant plusieurs années le poste de président représentant l'industrie auprès de la Commission consultative de la côte des Maritimes. Il a également siégé pendant 19 ans au conseil d'administration de la Fédération maritime du Canada.

« Je suis profondément honoré de recevoir cette médaille, a déclaré M. King. J'ai passé toute ma carrière dans le secteur du transport maritime, exclusivement chez ACL, à divers postes à travers le Canada; j'ai de plus rempli de nombreuses missions au sein du réseau organisationnel. Maintenant à la retraite, je considère que mes quelque 20 années à Halifax en tant que directeur général d'ACL Canada ont été, à bien des égards, les plus épanouissantes. Travailler au sein de la communauté ACL, auprès de clients, de prestataires de services et de groupes de soutien industriels, et assurer la liaison avec les ports partenaires où nos navires font escale, m'a permis de nouer des amitiés durables et de saisir des possibilités uniques. Merci à l'AAPC pour cette reconnaissance inattendue. »

Fulvio Fracassi, PDG de l'Administration portuaire d'Halifax, et Ian Hamilton, président de l'AAPC et PDG de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, ont remis la médaille à M. King.

Born and raised in Nova Scotia, Mr. King's lengthy career included 53 years with ACL. Among his many external roles he was a founding member of the Halifax Employers Association and Chair of that Board for 14 years.

Upon the introduction of port Marine Service Fees, he was appointed by the province to sit on the Canadian Coast Guard's National Marine Advisory Board and acted as Industry Chair for the Maritime Seacoast Advisory Board for several years thereafter. He also served 19 years on the Board of the Shipping Federation of Canada.

When receiving the award, Mr. King declared: "I am deeply honoured to have received this award. I have spent my entire career in the shipping industry exclusively with ACL in postings across Canada as well as serving in many other assignments throughout the organizational network. Now retired and reflecting on my career, I feel my 20 plus years in Halifax as Managing Director for ACL Canada were, in many ways, the most rewarding. Working within the ACL family, with clients, service providers, industry support groups, and liaising with the partner ports where our vessels call has led to lifelong friendships and unique opportunities. Thank you to ACPA for this truly unexpected recognition."

Fulvio Fracassi, President and CEO of the Halifax Port Authority, and Ian Hamilton, Chair of ACPA and President and CEO of the Hamilton-Oshawa Port Authority, presented the award to Fritz King.



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

calhoun.ca









The global tariff war ignited by President Trump has provoked changing trade patterns and reconfigured shipping lanes.

La guerre tarifaire mondiale déclenchée par le président Trump a provoqué des changements dans les échanges commerciaux et une reconfiguration des routes maritimes.



Julie Gedeon

© DREAMSTIME

Trump's tariffs and anti-environmental measures magnifying maritime challenges

Les politiques de Trump s'ajoutent aux défis à relever pour le transport maritime

What a sad day in history when Donald Trump recently took to the U.N. General Assembly stage to utter various falsehoods, including a dismissal of climate change as “the greatest con job ever perpetuated on the world.”

What on Earth motivates such a fabrication when 99.9% of peer-reviewed scientific papers (as of 2021) concur that climate change is primarily caused by humans, and more than 91% of climate scientists cite fossil fuel use as the main culprit?

Quel triste moment dans l'histoire, le jour où Donald Trump a pris la parole à l'Assemblée générale de l'ONU pour proférer diverses faussetés et déclarer que le changement climatique est « la plus grosse arnaque jamais menée contre le monde ».

Qu'est-ce qui a bien pu motiver une telle baliverne quand 99,9 % (déjà en 2021) des articles scientifiques évalués par les pairs conviennent que le changement climatique est principalement causé par les humains, et plus de 91 % des climatologues désignent l'utilisation de combustibles fossiles comme le facteur principal?

L'association *Union of Concerned Scientists* nous rappelle le milliard de dollars demandé par Trump pour sa dernière campagne électorale en échange de sa promesse de saccager la réglementation environnementale et d'empêcher l'adoption de nouvelles politiques.

Les grandes sociétés pétrolières ont donné 14,1 millions de dollars et une liste de souhaits. L'*American Petroleum Institute* a présenté cinq mesures clés censées protéger le choix des consommateurs : supprimer le soutien gouvernemental à la transition du public vers les véhicules électriques; rétablir l'octroi de permis pour le GNL; éliminer des protections pour les terres publiques et la santé; museler les évaluations environnementales; et préserver les allègements fiscaux pour les carburants fossiles.

Le *National Resources Defense Council* (NRDC) des États-Unis note que Trump ne se contente plus de nier la science, comme il le faisait dans son premier mandat. Maintenant, il empêche des agences fédérales d'assurer bon nombre de leurs fonctions de base.

« Que ce soit en contestant la conclusion de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis [EPA] sur le danger des émissions climatiques, en minant l'industrie en pleine croissance des énergies renouvelables ou en éviscérant des institutions fédérales et des programmes de subvention qui ont joué un rôle essentiel dans la promotion de l'action climatique, l'administration Trump tente de stopper net le progrès », soutient Molly Bergen sur le site Web du NRDC.

Heureusement, d'autres en reconnaissent les coûts. Un rapport commandé par la Chambre de commerce internationale en 2024 estimait à plus de 2000 milliards de dollars le coût d'événements météo extrêmes induits par l'évolution du climat depuis deux décennies. L'assureur Swiss Re affirme que les pertes uniquement de cette année pourraient s'élever à 145 milliards de dollars, 6 % de plus que l'année passée. Les industriels les plus endurcis devraient être amenés à réfléchir par une étude que des chercheurs allemands ont publiée dans la revue *Nature*, selon laquelle les dommages découlant du changement climatique coûteront quelque 38 000 milliards de dollars par année à l'économie mondiale d'ici 2049, le montant annuel variant de 19 000 milliards à 59 000 milliards.

La reconnaissance des implications à long terme s'est reflétée au Sommet de l'ONU sur le climat, le lendemain de l'allocation de Trump. Les représentants de plus de 100 pays ont mis en garde contre le laissez-faire face au changement climatique.

Il s'agit d'« [u]n tour de force dans un monde fracturé par les guerres et les conflits commerciaux, qui voit le climat relégué au second plan », a écrit Audrey Garric dans *Le Monde*.

Ces guerres et ces conflits commerciaux mettent déjà en péril les objectifs de l'industrie maritime. Le 24 septembre, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a annoncé que le commerce maritime stagnera probablement en 2025, face à d'énormes pressions, des coûts en hausse et une incertitude croissante.

The *Union of Concerned Scientists* reminds us of the \$1 billion sought by Trump during his last campaign in exchange for his promise to reverse environmental regulations and prevent new policies.

A wish list followed the \$14.1 million donated by big oil. The *American Petroleum Institute* presented five key actions as protecting consumer choice, namely: removing government support for the public's transition to electric vehicles; reinstating LNG permitting; reversing public land and health protections; muzzling environmental reviews; and preserving fossil fuel tax breaks.

The U.S. *National Resources Defense Council* (NRDC) notes that Trump is going beyond denying science, as he did during his first term, to now preventing federal agencies from carrying out many of their basic functions.

“From attacking the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) endangerment finding on climate emissions to thwarting the growing renewable energy industry and brazenly gutting federal institutions and grant programs that have

IMO postpones global carbon levy for one year

To the disappointment of the World Shipping Council and environmental groups, the International Maritime Organization (IMO) concluded a fractious meeting in London, UK, on October 17 by voting to delay by one year the adoption of a global carbon tax. Support for the Net-Zero Framework (NZF) failed to muster the required two-thirds majority due to strong opposition by the United States and Saudi Arabia. The Trump Administration had threatened countries backing binding emission-reduction targets for ships over 5000 tons with port fees, tariffs and even sanctions on government officials.

L'OMI reporte d'un an la redevance carbone mondiale

Au grand regret du Conseil mondial de la navigation et des groupes environnementaux, l'Organisation maritime internationale (OMI) a conclu une réunion acrimonieuse à Londres, le 17 octobre, en votant pour reporter d'un an l'adoption d'une taxe carbone mondiale. L'appui au « Cadre net zéro » n'a pas suffi pour rallier la majorité des deux tiers requise, en raison d'une vive opposition des États-Unis et de l'Arabie saoudite. L'administration Trump menaçait de droits portuaires, de tarifs douaniers et même de sanctions à l'endroit de représentants gouvernementaux les pays qui appuieraient des cibles obligatoires de réduction des émissions pour les navires d'une jauge brute de plus de 5000.



Photo Marine Environment Protection Committee (MEPC) extraordinary session – IMO
Photo de la session extraordinaire du Comité de protection du milieu marin (CPMM) – OMI



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!*

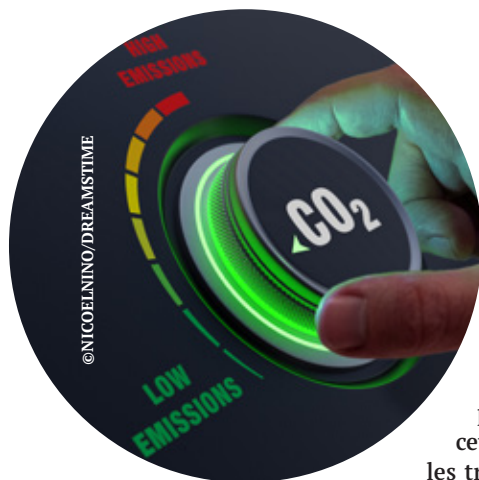


**GREEN
MARINE**

green-marine.org

Lower CO2 emissions to limit global warming and climate change. Concept with manager hand turning knob to reduce levels of CO2...

Réduire les émissions de CO2 pour limiter le réchauffement planétaire et le changement climatique. Un gestionnaire tourne un bouton de commande pour réduire les niveaux de CO2...



La croissance du commerce maritime chute, à 0,5 %

Après une croissance de 2,2 % en 2024, le commerce maritime ne progresserait que de 0,5 % cette année, selon l'étude sur les transports maritimes de la CNUCED.

De plus, des troubles politiques, des tendances changeantes dans le commerce international et des routes maritimes reconfigurées allongent les trajets. Par exemple, les navires qui transitaient par la mer Rouge prennent maintenant des semaines de plus en faisant le tour par le cap de Bonne Espérance. L'économie des ports qui attendent leur arrivée en est fragilisée.

Les changements d'itinéraire des navires ont mené à une augmentation record de 6 % des tonnes-milles l'année passée, soit presque le triple de l'augmentation du volume de commerce. Conséquence, la consommation de carburant et les coûts globaux sont en hausse. Par surcroît, l'administration Trump ajoute de nouveaux tarifs douaniers et des droits portuaires, aux États-Unis, pour les navires construits en Chine ou exploités par des compagnies chinoises.

Dans ce contexte mondial, le charbon a progressé comme source d'énergie acheminée par bateau. Le commerce de gaz a augmenté. Les volumes de pétrole sont stables, mais les trajets plus longs ont mené à une augmentation des émissions. Les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime ont augmenté de 5 % l'année passée, selon l'étude. À peine 8 % de la flotte mondiale, selon le tonnage, est actuellement capable d'utiliser des carburants de remplacement.

Tout cela étant, il sera plus difficile de réaliser l'objectif net zéro en 2025 de l'OMI, mais il reste de l'espoir que le vent tournera. Un sondage de 2024 indiquait déjà que 72 % des électeurs américains reconnaissaient le réchauffement du climat. Nombreux sont ceux qui en ont malheureusement déjà vécu les répercussions. Au bureau scientifique du NRDC, la climatologue Laurie Geller note que depuis une quinzaine d'années, plus de 99 % des districts électoraux du Congrès américain ont connu au moins un événement météo extrême désigné comme catastrophe majeure par le gouvernement fédéral. On peut croire que plus proche que lointain est le moment où les populations – et les assureurs – diront « assez, c'est assez! » **M**

played critical roles in advancing climate action, the Trump administration is trying to stop progress in its tracks,” Molly Bergen, an environmental writer, opined for the NRDC site.

Fortunately, others are recognizing the costs. A report commissioned by the International Chamber of Commerce in 2024 estimated it as upwards of \$2 trillion over the last two decades in terms of climate-induced extreme weather events. Swiss Re says this year's losses alone could reach \$145 billion – 6% higher than last year. What should make the most hardened industrialists think twice is a study published by German researchers in *Nature* that estimates damages from climate change will set the global economy back some \$38 trillion annually by 2049 – with the yearly amount ranging from \$19 trillion to \$59 trillion.

Recognition of the long-term implications was reflected at the UN Climate Summit a day after's Trump's remarks, when the representatives of more than 100 countries warned about climate change going unchecked.

“This was a remarkable achievement in a world riven by wars and trade conflicts, where climate change is often relegated to a secondary priority,” wrote Audrey Garric in *Le Monde*.

Already those wars and trade conflicts are throwing the maritime industry's goals off course. On Sept. 24th, the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) announced that maritime trade is set to stall in 2025 as it faces immense pressure, rising costs, and mounting uncertainty.

Maritime trade growth falling to 0.5%

Following only 2.2% growth in 2024, maritime trade is expected to increase by only 0.5% this year, according to UNCTAD's Review of Maritime Transport.

Additionally, political strife, changing trade patterns, and reconfigured shipping lanes are resulting in longer routes. For instance, ships that once sailed through the Red Sea now journey weeks longer around the Cape of Good Hope, making the ports that usually depend on their arrivals more economically fragile.

Vessel rerouting led to a record 6% increase in ton-miles last year – nearly triple the rate of the growth in trade volume – resulting in greater fuel use and higher overall costs. All of this is being compounded by the Trump administration introducing new tariffs and port fees in the U.S. for Chinese-built and Chinese-operated vessels.

In this world scenario, coal use rose as a maritime energy supply, and gas trade increased. Oil volumes stayed flat, but the longer routes led to a higher level of emissions. Shipping's greenhouse gases rose by 5% last year, the report noted, and only 8% of the world's fleet tonnage is equipped to use alternative fuels at this point.

All of this will make it harder to achieve the IMO's 2025 net-zero goal, but I retain hope the tide will turn. A 2024 survey already pegged 72% of American voters acknowledging that the Earth's climate is warming. Many unfortunately have already experienced the impacts directly. At the NRDC's science office, climate scientist Laurie Geller conveys that more than 99% of U.S. Congressional districts had at least one federally declared major disaster because of extreme weather over the past 15 years or so. It makes me think the time when people – and insurers – say enough is enough will come sooner rather than later. **M**



ATLANTIC HORIZONS – ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE



© HALIFAX STANFIELD INTERNATIONAL AIRPORT

Nova Scotia's main airport has become a major economic driver for the province.

L'aéroport principal de la Nouvelle-Écosse est devenu un important moteur de l'économie provinciale.



Tom Peters

Seafood tops exports from Halifax Stanfield International Airport

Les fruits de mer dominent les exportations à partir de l'aéroport international Stanfield d'Halifax

Chances are if you are dining on lobster in a fancy restaurant in either Shanghai or Zurich, that catch of the day no doubt was caught off the coast of Nova Scotia and shipped by air cargo through Halifax Stanfield International Airport.

Nearly 26,198 metric tonnes of cargo were shipped through Halifax Stanfield in 2024 with 1,197 dedicated cargo flights. Nova Scotia exports out of Halifax Stanfield in 2024 were valued at \$536 million with the top export commodity being seafood, primarily live lobster.

Air cargo is that “not so sexy” part of the airline business but it's the part that certainly helps pay the bills.

The Halifax airport, which first opened at its present Kelly Lake location outside of Halifax in 1960, has become a major economic driver for the province.

In 2023, the activity and operations at Halifax Stanfield generated more than \$4.2 billion for the Nova Scotia economy, an increase of 24% over 2022. The airport's direct, indirect and induced economic activity generated a total labour income of \$1.2 billion, an increase of 20% over 2022. Also it's a significant employment centre: more than 5,500 people work on-site at Halifax Stanfield.

Si vous savourez un homard dans un beau restaurant de Shanghai ou de Zurich, il y a de bonnes chances qu'il ait été pêché au large de la Nouvelle-Écosse et expédié par fret aérien à partir de l'aéroport international Stanfield d'Halifax.

En 2024, quelque 26 198 tonnes de marchandises sont passées par Halifax Stanfield, à bord de 1197 vols cargo. Les exportations néo-écossaises à partir d'Halifax Stanfield s'élevaient à 536 millions de dollars. Les fruits de mer, principalement du homard vivant, arrivaient en première place.

Le fret aérien est l'activité moins glorieuse des compagnies aériennes, mais il contribue certainement à leur rentabilité.

L'aéroport d'Halifax a été inauguré en 1960 à son emplacement actuel près du lac Kelly. Il est devenu un moteur de l'économie de la province.

En 2023, l'activité et les opérations à Halifax Stanley ont généré plus de 4,2 milliards de dollars pour l'économie de la Nouvelle-Écosse, 24% de plus qu'en 2022. L'activité économique directe, indirecte et induite associée à l'aéroport a apporté 1,2 milliard de dollars en revenu du travail, 20% de plus qu'en 2022. Plus de 5500 personnes travaillent sur place à Halifax Stanfield.

Au début des années 2000, l'exploitation et la gestion de l'aéroport ont été assumées par l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH). Le gouvernement fédéral avait décidé de se dessaisir d'aéroports partout au pays, pour les confier à des groupes communautaires locaux.

Un créneau prometteur sur le marché du fret international

Depuis lors, Halifax Stanfield s'est taillé une place dans le monde du fret international. Il y a quelques années, l'AAIH a commencé à planifier un parc logistique pour desservir le secteur du fret. Ce parc a été ouvert en 2022, et il a accru la capacité de l'aéroport de recevoir, entreposer et transformer des fruits de mer destinés aux marchés mondiaux.

« Tout notre espace est loué et utilisé, dit Marie Manning, vice-présidente, Développement de l'entreprise et directrice commerciale de l'AAIH. Nous avons des routes directes dans le monde entier pour les avions-cargos et nous expédions du fret aussi dans des avions de passagers, en utilisant le parc logistique pour gérer les produits. Ça se développe comme nous l'avions prévu. Nous achevons aussi la construction de nos nouvelles installations pour les correspondances internationales, qui nous ont aidés à accueillir davantage de grands avions à fuselage large pour transporter des marchandises dans les soutes de vols passagers. Donc c'était une excellente addition pour nos perspectives générales en matière de fret, augmentant notre capacité pour le fret international et encourageant les exportations de la région. »

Les installations pour les correspondances peuvent accueillir des avions de passagers de 300 places et plus, et l'aéroport a maintenant de tels avions, par exemple ceux d'Edelweiss allant et venant de Zurich, et de Discover Airlines, allant et venant de Francfort. Souvent, ces avions font le plein de homards vivants destinés à l'Europe et au-delà.

M^{me} Manning affirme que l'AAIH développe son activité cargo en travaillant avec ses parties prenantes, des organismes gouvernementaux, et en assistant à des conférences. « Nous travaillons étroitement avec la communauté pour comprendre ses besoins, dit-elle. Nous avons rendu visite à des pêcheurs cet été et cet automne, et nous allons entretenir le contact avec eux. »

L'AAIH se concerte aussi avec la Nova Scotia Seafood Alliance, l'organisme Lobster Canada, les exportateurs, les transitaires et 14 transporteurs spécialisés.

À l'heure où le monde du commerce international fait face aux tarifs douaniers américains, M^{me} Manning note que les exportateurs de fruits de mer sont « très intéressés à chercher de nouveaux marchés ».

Belles perspectives en Asie

Elle constate que la communauté et l'industrie sont « bien plus motivés aujourd'hui à viser de nouveaux marchés, donc la menace tarifaire a un peu changé les attitudes. Beaucoup de produits de la Nouvelle-Écosse vont aux États-Unis, mais pas tellement depuis notre aéroport. Donc nous ne sommes pas touchés de ce point de vue, mais il y a de nouvelles possibilités de développement des exportations. » Elle pense à l'Asie, car beaucoup de produits partent vers la Chine et la Corée.

« La compagnie Korean Airlines est ici depuis 10 ans, et nous voyons des possibilités de croissance avec elle dans d'autres régions d'Asie, dit-elle. [Il y a aussi des endroits] comme le Moyen-Orient, où il semble y avoir un intérêt pour les produits de luxe, et le homard est vu comme un produit de luxe. »

L'aéroport pourrait encore agrandir son parc logistique, mais Mme Manning dit que l'AAIH étudie très prudemment et de façon stratégique la façon dont l'espace sera utilisé. 

In early 2000, the operation and management of the airport was taken over by the Halifax International Airport Authority (HIAA) as a result of the federal government's program to divest itself of airports across the country and turn them over to local community groups.

Growing niche in international cargo world

Since that time, Halifax Stanfield has carved out its own niche in the international cargo world. Several years ago, the HIAA began developing a logistics park to cater to the cargo sector. The Air Cargo Logistics Park was opened in 2022 and this facility has enhanced the airport's ability to receive, store and process seafood destined for global markets.

"All of our space is leased and being used," says Marie Manning, HIAA's Vice-President, Business Development and Chief Commercial Officer. "We have direct routes around the world for freighters and we are moving cargo as well in passenger aircraft, utilizing the cargo logistics park to move product. It is building out as we anticipated. We are also completing construction of our international connections facility and that has helped us bring in more large, wide-body aircraft to move product in the belly of these passenger flights. So that has been a great addition as well to the overall cargo outlook, expanding our international cargo capacity and fostering exports for the region," she said.

The connections facility has the ability to accept 300-plus passenger aircraft and the airport has some aircraft operating of that size now such as Edelweiss, flying to and from Zurich, and Discover Airlines, to and from Frankfurt. Many of those aircraft are full of live lobster going into Europe and beyond.

Ms. Manning says the HIAA builds on its cargo base by working with its stakeholders, government agencies and attending conferences "but we work closely with the community to understand their needs. So we have been out visiting some of the harvesters this summer and again this fall and we will connect with them."

The airport also works closely with the Nova Scotia Seafood Alliance, Lobster Canada, exporters, freight forwarders and 14 dedicated cargo carriers.

While the trading world grapples with U.S. tariffs, Ms. Manning says seafood exporters are "very interested in looking at new markets."

Robust Asian market

The community and industry, she says, are "much more motivated now to look at new markets so the threat of tariffs has changed a little bit of the mindset. A lot of product from Nova Scotia goes into the U.S. but not a lot is shipped from our airport to the U.S. so it is not impacting us from that perspective but it does open opportunities for export growth. She points to Asia with a lot of product going into China and Korea.

"Korean Airlines has been operating here for 10 years and we see opportunities with them for further growth in other parts of Asia," she said, also pointing to places "like the Middle East where there seems to be interest in luxury product and lobster is seen as a luxury product."

Going forward, the airport still has room for expansion in its logistics park, however, Ms. Manning says the HIAA is "being very careful and strategic" on how the rest of the space will be used.





A growing world-wide phenomenon, digitalization has become an essential tool for companies seeking to expand export markets.

La numérisation, phénomène mondial en plein essor, est devenue un outil essentiel pour les entreprises en quête d'expansion sur les marchés d'exportation.



Colin Laughlan

Digitalization's critical role for diversifying Canadian trade

L'importance de la numérisation pour la diversification du commerce canadien

From her vantage point situated in the world's biggest transshipment hub and gateway to the markets of the Asia Pacific, Pamela Mar has a message for Canada: If we are serious about diversifying trade into the region, our country's trade digitalization needs to be stepped up.

À partir de son poste d'observation dans le plus grand centre de transbordement du monde et porte d'entrée aux marchés de l'Asie-Pacifique, Pamela Mar a un message pour le Canada : si nous voulons réellement diversifier nos exportations vers cette région, il faudra intensifier la numérisation de notre commerce.

M^{me} Mar dirige à Singapour l'organisation Digital Standards Initiative (DSI) de la Chambre de commerce internationale (CCI). La DSI a été fondée par l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation mondiale du commerce, la Banque asiatique de développement et le gouvernement de Singapour. En tant que directrice générale d'un projet visant à harmoniser les échanges de données de la chaîne d'approvisionnement mondiale, elle souligne une simple vérité au sujet des partenariats commerciaux dans la région.

« La numérisation est le seul élément qui relie tous ces grands blocs commerciaux, a-t-elle dit au *Maritime Magazine*. Dès que vous voulez réellement rediriger vos exportations, vous devez tenir compte du degré auquel il est facile de traiter avec ces différents partenaires. » Elle pense aux 15 pays du Partenariat régional économique global (RCEP), en Asie, aux 10 membres de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) et même de groupes d'Amérique latine comme l'Alliance du Pacifique (Chili, Colombie, Mexique, Pérou) et au Marché commun d'Amérique du Sud (Argentine, Brésil, Bolivie, Paraguay et Uruguay, plus les membres associés Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Pérou et Suriname).

Le travail de la DSI n'est pas de créer de nouvelles normes pour les données, explique M^{me} Mar : « Il y a déjà suffisamment de normes. Nous avons harmonisé les données pour 36 documents commerciaux clés. »

En créant des normes d'interopérabilité pour les documents électroniques – l'équivalent de la multitude de documents papier dans les transactions de base, tels que connaissements, récépissés d'entrepôt, certificats d'assurance, certificats d'origine, billets à ordre, lettres de voiture, lettres de crédit et lettres de transport aérien –, le projet de M^{me} Mar est spécialement précieux pour les PME. Pour le Canada, c'est particulièrement important puisque l'an dernier, près de 47 000 petits et moyens exportateurs ont généré 40 % de la valeur totale des exportations canadiennes.

En plus d'accroître la compétitivité sur les plans de la vitesse et de l'efficacité, explique M^{me} Mar, « les petits acteurs peuvent accéder à du financement sur la base de transactions plutôt que de garanties. Si vous avez un connaissance électronique, vous avez une trace indélébile de vos transactions commerciales. Les connaissements électroniques d'une année constituent une année d'antécédents de crédit que les banques peuvent utiliser dans leur approche *Connaissiez vos clients*. »

La DSI s'emploie aussi à inscrire les transactions commerciales électroniques dans un cadre juridique commun, celui de la *Loi type sur les documents transférables électroniques*. Jusqu'à présent, les articles de cette loi type ont été intégrés à la *Loi uniforme sur le commerce électronique* adoptée par le Canada. Toutes les provinces sauf le Québec et le Nouveau-Brunswick ont des lois permettant l'utilisation de documents électroniques dans le transport de marchandises. Le commerce électronique a aussi été facilité grâce au Conseil de gouvernance numérique (CGN) du Canada. Cet organisme à but non lucratif est accrédité pour l'élaboration de normes, et il a rapidement acquis une importance à l'échelle mondiale pour ses normes canadiennes. En collaboration avec la DSI, le CGN a mis au point un cadre d'évaluation pour les échanges de données sécurisés entre réseaux commerciaux mondiaux.

Ms. Mar heads the International Chamber of Commerce (ICC) Digital Standards Initiative headquartered in Singapore, co-founded by the World Customs Organization, the World Trade Organization, the Asian Development Bank, and the Government of Singapore. As Managing Director of a project focused on streamlining global supply chain data exchanges, she underscores a simple truth about trade partnerships across the region.

“Digitalization is the single thing that is tying all these major trading blocs together,” she told *Maritime Magazine*. “The minute you want to actually redirect your exports abroad, you have to consider how easy it is to trade with these different partners,” she said, referring to trade pacts such as Asia’s 15 member Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), the 10 member Association of South East Asian Nations (ASEAN), and even extending to Latin American trade groups like the Pacific Alliance (Chile, Columbia, Mexico, Peru) and the South America Common Market (Argentina, Brazil, Bolivia, Paraguay, and Uruguay, along with associate members Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Peru, and Surinam).

The work of the Digital Standards Initiative is not to create new data standards, explained Ms. Mar. “There are already enough standards out there. We have aligned data across 36 key trade documents.”

By creating interoperable standards for electronic documents – the functional equivalent to the multitude of paper documents in core transactions such as bills of lading, warehouse receipts, insurance certificates, certificates of origin, promissory notes, consignment notes, letters of credit, and air waybills – Ms. Mar’s project is especially valuable to SMEs. For Canada, this is particularly important with close to 47,000 small- and medium-sized exporters last year generating 40% of the total value of Canadian exports.

In addition to gaining more competitiveness in terms of speed and efficiency, “small guys can access financing on a transaction basis rather than on a collateral basis,” explained Ms. Mar. For example, “If you have an electronic bill of lading, that’s your indelible record of your trade transactions – a year’s worth of eBLs is actually a year’s worth of your transaction credit history – which can be used by banks’ *Know Your Customer approach*.”

The ICC’s Digital Standards Initiative also works to bring electronic trade transactions within a common global legal framework, the United Nations Model *Law on Electronic Transferable Records* (MLETR). To date, MLETR articles have been incorporated in Canada’s Uniform Electronic Commerce Act, and all provinces except Quebec and New Brunswick have enacted legislation permitting electronic documents for the carriage of goods. Further electronic trade facilitation has been enabled through the Digital Governance Council (DGC) of Canada, a not-for-profit accredited standards development organization that has quickly risen in prominence globally for its Canada-branded standards. In collaboration with the ICC initiative, the DGC has developed an assessment framework for secure data exchanges across global trade networks.



Digital data standards specialist Pamela Mar stresses that “Digitalization is the single thing that is tying all these major trading blocs together.”

Pamela Mar, spécialiste des normes pour les données numériques, insiste que « la numérisation est le seul élément qui relie tous ces grands blocs commerciaux ».

©INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

Canadian firms lagging in transition to data digitalization

Yet, despite all the foundational work, Canadian companies have been slow in their transition to trade data digitalization – the consequence of a lack of policy direction by the Canadian government, remarked Ms. Mar.

“From a business perspective, you need predictability, so you really need to know your government’s direction,” she said. To that end, she asserted that one of the most important commitments the Canadian government could make would be to develop a National Trade Single Window. “Governments control border processes – these are mostly codified in documentation. Most of that documentation today is submitted electronically in what’s called a Single Window,” she said. “Documentation that has cleared on one Single Window can automatically be cleared on the other one, so you actually have a true paperless trade corridor.”

Here at home, the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) echoes Ms. Mar’s recommendation. “A critical step in this direction is development of a National Trade Single Window—a single submission portal that allows businesses to submit trade-related documents once,” CIFFA’s Director, Policy and Regulatory Affairs, Julia Kuzeljevich, told *Maritime Magazine*. “This kind of policy direction is essential to encourage exporters to modernize their practices and invest in digital tools.” **M**

Les entreprises canadiennes accusent un retard dans la numérisation des données

Malgré tout le travail de fond qui a été accompli, les entreprises canadiennes ont été lentes dans la transition vers la numérisation des données commerciales, conséquence d’une absence d’orientation politique de la part du gouvernement canadien, selon M^{me} Mar.

« Pour les entreprises, il faut de la prévisibilité, donc vous devez réellement savoir quelle est l’orientation du gouvernement », dit-elle. Elle affirme qu’un des plus importants engagements que pourrait prendre le gouvernement canadien serait de créer un guichet unique national pour le commerce international. « Les gouvernements contrôlent les processus frontaliers, qui sont largement codifiés dans la documentation, dit-elle. La plupart de ces documents sont soumis électroniquement dans ce qu’on appelle un guichet unique. Les documents qui ont été approuvés dans un guichet unique peuvent automatiquement l’être dans l’autre, ce qui donne un véritable corridor commercial sans papier. »

L’Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) est du même avis que M^{me} Mar. « La création d’un guichet unique national pour le commerce international – un portail permettant aux entreprises de soumettre les documents commerciaux une seule fois – est une mesure vitale, a dit la directrice des affaires publiques et réglementaires de l’ATIC, Julia Kuzeljevich, au *Maritime Magazine*. Ce genre d’action politique est essentiel pour encourager les exportateurs à moderniser leurs pratiques et à investir dans des outils numériques. » **M**

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



em

euromaritime

Trade fair for an innovative maritime industry

3-5 FEBRUARY 2026

Parc Chanot
MARSEILLE

Estimate your
participation



in   **euromaritime.fr**



ARCTIC HORIZONS – ÉCHOS DE L'ARCTIQUE

A 100-kilowatt solar power system in Grise Fiord, on the southern tip of Ellesmere Island, manufactured by Windsor, Ontario-based Green Sun Rising Inc., and delivered by NEAS, is one of four solar systems the company installed in Nunavut this summer. (Green Sun Rising)

Un système d'énergie solaire de 100 kilowatts à Grise Fiord, à l'extrémité sud de l'île d'Ellesmere. Il a été fabriqué par l'entreprise Green Sun Rising Inc., de Windsor (Ontario) et livré par NEAS. C'est un des quatre systèmes solaires que l'entreprise a installés au Nunavut cet été. (Green Sun Rising)



Carroll McCormick

©DREAMSTIME

Infrastructure projects in the works and on the radar screen

Projets d'infrastructure *en préparation et en vue*

The cry to “build, build, build,” in the Arctic is loud this year. Deep-water ports, roads, housing, security corridors... The list is long as Arctic security and sovereignty, economic independence and more defence spending have become major government action items.

L'appel à «construire, construire, construire» dans l'Arctique résonne fort cette année. Ports en eau profonde, routes, logements, corridors de sécurité... La liste est longue à l'heure où la sécurité et la souveraineté dans l'Arctique, l'indépendance économique et l'accroissement des dépenses en matière de défense sont des priorités du gouvernement.

La promesse grandiose de Pierre Poilievre, d'une «BFC Iqaluit» opérationnelle d'ici avril 2027, s'est évaporée, mais le gouvernement Carney pourrait financer de nouvelles pistes d'atterrissage. Par exemple, dans le cadre du concept de Corridor de sécurité dans l'Arctique, selon lequel une route serait construite pour relier Yellowknife à la baie Grays sur le golfe Coronation dans l'ouest du Nunavut, une piste d'atterrissage fait partie d'un ensemble qui comprendrait aussi un port et des installations de soutien.

De nouveaux carrefours de soutien militaire (ou opérationnel) à Iqaluit, Inuvik et Yellowknife font partie du plan annoncé en 2024 par le gouvernement Trudeau, *Notre Nord, fort et libre: Une vision renouvelée pour la défense du Canada*. Ils comprendront des pistes d'atterrissage – à condition que le gouvernement Carney s'y décide.

Le plan de corridor de sécurité a maintenant été élargi et rebaptisé Corridor économique et de sécurité pour l'Arctique. Il fait partie d'un deuxième ensemble de projets «d'édification de la nation» confiés au Bureau des grands projets (BGP) que le gouvernement Carney a mis sur pied cette année. Une fiche d'information du BGP indique la variété de ce que peut englober le corridor: «qu'il s'agisse de ports fortifiés, de routes toutes saisons, de pistes d'atterrissage ou de systèmes de communication».

Le port de Churchill sera bonifié et desservi par une route toutes saisons et une ligne de chemin de fer modernisée si le BGP l'ajoute à sa liste de projets d'édification de la nation. Il deviendrait ainsi «une porte d'entrée majeure quatre saisons et à double usage».

Nunavut Tunngavik Inc. voudrait qu'un port en eau profonde à Qikiqtarjuaq, au large du flanc est de l'île de Baffin, soit un des grands projets d'infrastructure du gouvernement fédéral – ainsi qu'une centrale hydroélectrique à Iqaluit et une liaison hydroélectrique et de fibre optique à Kivalliq. Voilà des années que ces trois projets ont été proposés, discutés et analysés. La liaison s'étendrait sur 1200 km depuis le réseau électrique du Manitoba jusqu'à des mines et des communautés sur la rive ouest de la baie d'Hudson, apportant électricité et Internet haute vitesse.

Au sujet de mines, la mine Goose de B2Gold, au lieu-dit Black River, est entrée en production cet été. Une nouvelle rampe pour chalands a facilité le ravitaillement en marchandises sèches et en carburant diesel effectué par 10 navires et un chaland.

Le projet de centrale hydroélectrique, appelé Iqaluit Nukiksautiit dans un communiqué gouvernemental du 18 mars 2025 intitulé *Renforcer la sécurité et la souveraineté du Canada dans l'Arctique*, reçoit une aide de 20 millions de dollars pour la phase de conception. Le même communiqué indique aussi l'octroi de 94 millions de dollars pour le remplacement des centrales électriques alimentées au diesel de Cambridge Bay, de Gjoa Haven et d'Igloodik, et l'installation d'une nouvelle génératrice à Iqaluit. Il y a par ailleurs 73,85 millions de dollars sur 10 ans pour des infrastructures dans les domaines de l'eau potable, des eaux usées, des eaux pluviales et des déchets solides, afin de desservir un plus grand nombre de foyers. En outre, 65,2 millions de dollars sont octroyés pour environ 177 nouveaux logements et la remise en état de quelque 401 logements dans différentes régions du Nunavut.

Un protocole d'entente a été conclu entre l'Association inuite du Qikiqtani et le gouvernement du Nunavut, sur un partenariat visant à fournir des services au Centre de recherche et de formation à Pond Inlet. La construction du centre, qui a commencé en juin 2024, devrait être achevée l'an prochain. «Ce centre sera le premier en son genre dans l'Extrême-Arctique, et il rendra l'éducation et la formation plus accessible dans l'Inuit Nunangat», affirmait l'Association inuite du Qikiqtani dans un récent communiqué. 

Pierre Poilievre's grandiose election promise to have a "CFB Iqaluit" operational by April 2027 vanished, but the Carney government may fund new airstrips. For example, under the Arctic Security Corridor concept, which would see a road built to connect Yellowknife to Grays Bay on western Nunavut's Coronation Gulf, an airstrip is part of a package that would also include a port and support facilities.

New military (or operational) support hubs in Iqaluit, Inuvik and Yellowknife, part of the Trudeau government's 2024 *Our North, Strong and Free: A Renewed Vision for Canada's Defence* plan, will include airstrips – if the Carney government pulls that particular trigger.

The Arctic Economic and Security Corridor, as the above-named Corridor is now known by a longer title and expanded scope, is part of a second set of "nation-building" projects referred to the Major Project Office (MPO) that the Carney government established this year. "From fortified ports and all-season roads to runways and communications systems..." reads a MPO backgrounder on the Corridor.

The Port of Churchill, along with an all-weather road and upgraded railway, will be expanded if the MPO adds that plan to the approved nation-building project list – thus becoming "a major four season and dual-use gateway."

Nunavut Tunngavik Inc. would like to see a deep-water port in Qikiqtarjuaq, located just off the eastern flank of Baffin Island, added to the federal government's major infrastructure project list, as well as a hydro project in Iqaluit and the Kivalliq Hydro-Fibre Link; all three of these projects have been promoted, discussed, and analysed for years. The Link would stretch 1,200 kilometres from Manitoba's power grid to communities on the western shore of Hudson Bay and mines, providing power and high-speed internet.

Speaking of mines, B2Gold's Goose Lake mine on the Black River began production this summer. A sealift of 10 ships and one barge that delivered dry cargo and diesel was made easier by a newly constructed barge ramp.

The proposed hydro project, referred to as the Iqaluit Nukiksautiit Project in a March 18, 2025, government release titled *Reinforcing Canada's security and sovereignty in the Arctic*, is receiving \$20 million to help complete the development phase of the project. The release also mentions \$94 million in funding to replace old diesel power plants at Cambridge Bay, Gjoa Haven, and Igloodik, and a new one in Iqaluit; \$73.85 million over 10 years for new infrastructure related to drinking- waste- and stormwater, and solid waste, in the support of more homes; and \$65.2 million for around 177 new homes and the renovation of another 401 homes across Nunavut.

Well worth mentioning is a memorandum of understanding between the Qikiqtani Inuit Association and the Government of Nunavut for a partnership to provide training and research in the Research and Training Centre in Pond Inlet. Under construction since June 2024, it is scheduled for completion next year. "This centre will be the first of its kind in the High Arctic and is aimed at making education and training more accessible in Inuit Nunangat," notes the Qikiqtani Inuit Association in a recent press release. 

Mathieu St-Pierre

President-CEO, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

Président-directeur général,
Société de développement
économique du Saint-Laurent (Sodes)

A vital necessity

Long-term vision and concrete actions to bolster St. Lawrence economic corridor

Une nécessité vitale

Une vision à long terme et des mesures concrètes pour renforcer le corridor économique du Saint-Laurent

Containerships have a frequent year-round presence on the St. Lawrence River.

Les porte-conteneurs sont souvent présents toute l'année sur le fleuve Saint-Laurent. (SODES)

For years, market diversification and greater economic self-sufficiency have been presented as national priorities. Often asserted in speeches, this will must now be translated into concrete action. To do so, Québec must look to one of its greatest strategic assets: The St. Lawrence River.

The St. Lawrence, combined with the Great Lakes, is not only a navigable waterway, it is a vital economic corridor, a logistics link between the North American heartland and world markets.

Depuis des années, la diversification des marchés et le renforcement de notre autonomie économique sont présentés comme des priorités nationales. Cette volonté, maintes fois affirmée dans les discours, doit maintenant se traduire en actions concrètes. Et pour cela, le Québec doit regarder vers l'un de ses plus grands atouts stratégiques : le Saint-Laurent.

Le fleuve, jumelé aux Grands Lacs, n'est pas seulement une voie navigable – c'est un corridor économique vital, un lien logistique entre le cœur du continent et les marchés mondiaux. Pourtant, son potentiel demeure sous-exploité. Il est urgent de reconnaître le rôle stratégique du Saint-Laurent et de lui donner toute sa place dans nos politiques d'infrastructure, de commerce et de développement territorial.



© PORT OF MONTREAL

Pour y parvenir, l'investissement dans nos infrastructures maritimes et logistiques est incontournable. Ports, zones industrielo-portuaires, connexions intermodales : sans modernisation, sans technologies vertes, sans vision à long terme, nous risquons de rater le virage de la compétitivité. La fluidité de notre chaîne d'approvisionnement commence sur les quais de nos ports.

Parallèlement, nous ne pouvons ignorer les bouleversements climatiques qui redéfinissent les règles du commerce mondial. L'industrie maritime est prête à faire sa part. Nos armateurs, ports et chantiers ont déjà entrepris une transition énergétique ambitieuse. Mais cette transition a un coût. Elle nécessite un appui structurant, des incitatifs clairs et un accompagnement cohérent de l'État.

Nous avons aussi entre les mains un levier de développement économique provincial majeur : nos chantiers maritimes. Ils doivent être relancés, renforcés et reconnus comme des pôles d'innovation, d'excellence manufacturière et d'emplois de qualité. Soutenir cette chaîne de valeur, c'est créer un moteur économique durable à l'échelle du Québec.

Encore faut-il pouvoir compter sur des travailleurs possédant des compétences adaptées à l'innovation dans le secteur. La rareté de main-d'œuvre est bien réelle, mais c'est aussi une occasion de bâtir une relève inspirée, formée et mobilisée. Pour cela, il nous faut des programmes de formation ciblés, des passerelles vers les métiers du futur et une meilleure valorisation des carrières maritimes, auprès des jeunes comme des personnes en reconversion.

Enfin, notre avenir maritime ne peut se construire sans renforcer les liens avec les communautés, en particulier les collectivités riveraines et les Premières Nations. La prospérité ne peut être durable que si elle est partagée. L'écoute active, la concertation et les retombées locales doivent être au cœur de tout projet maritime.

Une volonté politique nécessaire à une stratégie maritime ambitieuse

Le Québec, jumelé aux Grands Lacs, a les outils. Il a les talents. Il a l'avantage géographique. Ce qu'il lui manque encore, c'est une volonté politique alignée sur la réalité du terrain. Il est donc temps d'allier nos forces et de développer une stratégie maritime ambitieuse, connectée tant au niveau fédéral que provincial afin de renforcer le positionnement stratégique du corridor.

Depuis 40 ans, la Sodes est au cœur de cette mobilisation. Elle agit, conseille, rassemble et défend les intérêts d'une industrie vitale pour l'avenir du Québec. Aux côtés des acteurs portuaires, industriels, institutionnels et communautaires, la Sodes accompagne les transitions, soutient les ambitions et trace la voie vers une économie maritime plus forte, plus verte et plus inclusive.

Et c'est avec la même conviction que nous poursuivrons, pour les décennies à venir, notre engagement envers un Saint-Laurent pleinement reconnu à la hauteur de son véritable potentiel stratégique. **M**

However, its potential remains under-exploited. It is urgent that the River's strategic role be recognized and that it take its rightful place in our infrastructure, trade and land development policies.

This requires investing in our maritime and logistics infrastructures. Ports, industrial-port zones, intermodal connections: without modernization, green technologies and long-term vision, we might fail in our aim for competitiveness. Our supply chain's fluidity begins on the wharves of our ports.

Nor can we ignore the climatic upheavals that are redefining international trade rules. The maritime industry is ready to do its part. Our ship owner/operators, ports and shipyards have already begun an ambitious energy transition. But this transition comes at a price. It requires structuring support, clear incentives and coherent government backing.

We also possess a key provincial economic development lever: our shipyards. These must be revived, strengthened and recognized as hubs for innovation, manufacturing excellence and quality jobs. Supporting this value chain means creating a Québec-wide sustainable economic driving force.

We need workers with skills adapted to the innovation facing the sector. The human resources shortage is very real but also offers an opportunity to build a new generation of inspired, trained, pro-active workers. This requires targeted training programs, bridges to occupations of the future and better promotion of maritime careers to both young people and individuals in reconversion training.

Finally, our maritime future cannot be built without strengthening ties with communities, especially waterfront communities and First Nations. Prosperity can be sustainable only if it is shared. Active listening, consensus-building and local benefits must be central to all maritime projects.

Building political will for ambitious maritime strategy

Québec, combined with the Great Lakes, has the tools, the talents and the geographic advantage. What is missing is political will aligned with field reality. The time has come to unite our strengths and develop an ambitious maritime strategy supported both federally and provincially so as to bolster the corridor's strategic positioning.

For 40 years, SODES has been at the heart of this mobilization, acting, advising, uniting and defending the interests of an industry that is vital for Québec's future. Alongside port, industry, institutional and community players, SODES accompanies transitions, supports ambitions and paves the way for a stronger, greener and more inclusive maritime economy.

In the decades to come, with this same conviction, we will continue our commitment to a St. Lawrence that is fully recognized for its true strategic potential. **M**



©SODES

Marking 165th anniversary!

Leo Ryan

Canada's oldest pilot corporation pursues vital mission

Having recently become President of the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots (CLSLP), Captain Vincent Lanouette is well aware of the daunting tasks involved. But not only does he see a sustained future of pilotage services for shipping lines transiting a strategic North American waterway, he believes that pilotage has a key role to play in government efforts to diversify Canada's trade landscape.

"Since 1860," he related to *Maritime Magazine*, "the oldest pilot organisation in Canada has adapted over time. It has evolved from an era when schooners were piloted with little or no equipment to today, when we pilot gigantic ships with sophisticated equipment."

The CLSLP provides pilotage services in District No. 2, which extends from the pilot stations at *Les Escoumins* to Québec City, as well as on the Saguenay River and all ports within this area. Movements in the Port of Quebec are also handled by CLSLP pilots.

"There is no such thing as routine," enthusiastically shared Capt. Lanouette. "Day and night, we pilot supertankers, containerships, bulk carriers and cruise ships with crews of all nationalities. We are responsible for navigating ships during storms, among pleasure craft in the summer and through ice in the winter. Every assignment is unique, and the St. Lawrence River is constantly changing.

"Sometimes we have to perform manoeuvres in difficult conditions, with little margin under the keel and in strong winds. The trust that captains and crews place in us is very rewarding. They know that we

have the experience and training to overcome any obstacles we encounter on the St. Lawrence."

Questioned on the evolution of navigational instruments, Capt. Lanouette remarked: "There is no doubt that navigation



Un 165^e anniversaire à célébrer !

La doyenne des corporations de pilotes du Canada poursuit une mission vitale

Devenu récemment président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL), le capitaine Vincent Lanouette est bien conscient de l'ampleur des tâches qui l'attendent. Cependant, il a non seulement confiance dans l'avenir des services

de pilotage pour les compagnies maritimes qui empruntent ce qui est une voie navigable stratégique de l'Amérique du Nord, mais en outre il croit que le pilotage a un rôle clé à jouer à l'heure où le gouvernement veut diversifier le commerce international du Canada.

« Depuis 1860, dit-il au *Maritime Magazine*, la plus ancienne organisation de pilotes au Canada s'est adaptée. Elle a évolué depuis une époque où des goélettes étaient pilotées avec peu ou pas d'équipement, jusqu'à aujourd'hui où nous pilotons d'énormes navires dotés d'équipement sophistiqué. »

La CPBSL fournit des services de pilotage dans la circonscription no 2, qui s'étend des stations de pilotage des *Escoumins* jusqu'à la ville de Québec, ainsi que sur la rivière Saguenay, et qui englobe tous les ports s'y trouvant. Les mouvements au port de Québec sont aussi pris en charge par les pilotes de la CPBSL.

« Il n'y a pas de routine, dit le capt Lanouette. Jour et nuit, nous pilotons des superpétroliers, des porte-conteneurs, des vraquiers et des navires de croisière avec des équipages de toutes nationalités. Nous avons la responsabilité de faire naviguer des navires dans des tempêtes, parmi des embarcations de plaisance l'été et dans la glace l'hiver. Chaque affectation est unique, et le fleuve Saint-Laurent change constamment. »

« Parfois, nous devons effectuer des manœuvres dans des conditions difficiles, avec peu de jeu sous la quille et par vents forts. La confiance que nous font les capitaines et les équipages est très



CPBSL President Vincent Lanouette is at the Maritime Simulation and Resource Center (MRSC), specifically on the fully renovated main navigation bridge with a 360° horizontal field of view. This Kongsberg Polaris multidisciplinary navigation simulator is one of the most sophisticated of its kind in the world and is designed for pilot training, coaching and skills maintenance.

Le président de la CPBSL, Vincent Lanouette, se trouve au Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM), plus précisément sur la passerelle de navigation principale entièrement rénovée et dotée d'un champ visuel horizontal de 360°. Ce simulateur de navigation multidisciplinaire Polaris de Kongsberg est un des plus sophistiqués de sa catégorie au monde; il est conçu pour la formation, l'entraînement et le maintien des compétences des pilotes.

©CARL SARRAZIN, PILOT



Photo showing how the expertise of pilots is especially vital in such circumstances of ships navigating close to each other in the St. Lawrence River.

Le savoir-faire des pilotes est particulièrement vital dans les situations où des navires circulent en étroite proximité les uns des autres sur le fleuve Saint-Laurent.

tools have advanced significantly. We have more tools, but at the same time, ships have also grown considerably in size. What has not changed, however, is the water column and the channels through which these ships pass.”

Capt. Lanouette then observed that “navigating the river has never been so complex, given all the issues that must be taken into consideration: water levels, protection of the environment and marine mammals, maritime traffic efficiency, bank erosion, meeting zones, etc.”

He noted that pilots are always on the lookout for new technologies: AIS data, pilotage-focused software for electronic charts, real-time water levels and weather conditions, and so on.

“We have been able to combine these technologies with pilotage techniques that have proven themselves for over a century, such as visual marks or beacons, which are not dependent on any technology or network. All the technology in the world is of no help on a ship that has lost power, engine or steering gear. A pilot can position his ship and even determine the distance to a shoal visually.”

gratifiante. Ils savent que nous avons l’expérience et la formation voulues pour surmonter toute difficulté que nous rencontrons sur le Saint-Laurent. »

Interrogé sur l’évolution des instruments de navigation, le capt Lanouette relativise : « Il ne fait aucun doute que les outils de navigation ont énormément progressé. Nous avons davantage d’outils, mais en même temps, la taille des navires a augmenté considérablement. Ce qui n’a pas changé par contre, c’est la colonne d’eau et les chenaux que doivent emprunter ces navires. »

Le capt Lanouette ajoute des précisions : « Naviguer sur le fleuve n’a jamais été aussi complexe, au vu de tous les facteurs qui doivent être pris en compte : niveaux de l’eau, protection de l’environnement et des mammifères marins, efficacité du trafic maritime, érosion des berges, zones de rencontre et ainsi de suite. »

Il note que les pilotes sont toujours à l’affût des nouvelles technologies, par exemple : données SIA, logiciels axés sur le pilotage pour les cartes électroniques, niveaux d’eau et météo en temps réel.

« Nous avons réussi à combiner des technologies avec des techniques de pilotage éprouvées depuis plus d’un siècle, comme les repères visuels ou autres balises, qui ne dépendent d’aucune technologie ni aucun réseau. Toute la technologie au monde n’est d’aucun secours sur un navire qui est en panne d’électricité, de machine ou de gouverne. Un pilote est capable de positionner son navire et même de déterminer la distance d’un haut-fond visuellement. »

CONGRATULATIONS TO THE CPBSL ON 165 YEARS!



FÉLICITATIONS À LA CPBSL POUR SES 165 ANS!

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

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

Essential to Canada • Indispensables au Canada

www.pilotagecanada.ca   [@marinepilotsca](https://twitter.com/marinepilotsca)



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



ARMATEURS
DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

90 ANS DE LEADERSHIP MARITIME

Depuis 1936, les Armateurs du Saint-Laurent rassemblent les leaders du transport maritime du Québec. En 2026, nous soulignerons neuf décennies d'innovation, de coopération et de fierté maritime.

Join us in 2026 as we celebrate 90 years of excellence on the St. Lawrence, uniting generations of shipowners, mariners and partners who keep Québec's maritime industry strong and innovative.

BAL DES ARMATEURS 13 FÉVRIER 2026 | CHÂTEAU FRONTENAC

Un moment unique pour célébrer notre histoire et l'avenir du transport maritime québécois. Rendez-vous à ce grand événement rassemblant les acteurs majeurs du milieu maritime, les partenaires gouvernementaux et les décideurs économiques.

90th Anniversary Gala — February 13, 2026
Save the date for an unforgettable evening honouring the past, present and future of Québec's maritime industry.



WWW.ARMATEURS.CA

La contribution du CSEM à la formation et à la technologie

En ce qui concerne le mariage de l'expertise humaine et de la technologie pour le transport de marchandises, le capt Lanouette insiste sur le rôle joué par le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM), une division de la CPBSL créée il y a 20 ans à Québec.

« La formation des pilotes est foncièrement extrêmement locale. Les pilotes connaissent chaque détail – bathymétrie, courants, repères et aides à la navigation – dans leur zone de pilotage.

« En créant le CSEM, la CPBSL situe la formation des pilotes au cœur de sa mission d'assurer la sécurité de la navigation. Notre zone de pilotage et les difficultés qu'elle présente sont reproduites avec un réalisme étonnant dans quatre passerelles de navigation. Les courants, les navires et les dangers à la navigation simulés au CSEM ont été validés par des pilotes chevronnés. Nos pilotes en formation peuvent ainsi perfectionner ce qu'ils ont appris à bord de navires. De plus, nos pilotes suivent un programme de formation continue et de maintien des compétences couvrant un éventail de domaines, dont la gestion des équipes de passerelle, la détection des erreurs radar, les mesures d'urgence et les manœuvres d'amarrage. »

Le changement climatique a rendu les conditions hivernales bien moins rigoureuses qu'il y a quelques décennies, note le capt Lanouette : « Il est vrai que ces dernières années, nous avons eu des hivers plutôt doux, avec moins de glace, mais cela a mené à d'autres problèmes, comme les embruns givrants. De plus, les tempêtes sur le fleuve sont certainement plus violentes et plus fréquentes qu'avant. À partir de la station de pilotage des Escoumins, les capitaines (des navires océaniques entrants) ont un souci de moins, car la sécurité de leur navire est assurée par un pilote de la CPBSL. »

Interrogé sur ce qui représente un moment traditionnellement difficile pour un pilote, le capt Lanouette confirme que c'est toujours gravir une échelle de corde pour grimper à bord d'un navire océanique à partir du bateau-pilote, souvent par gros temps.

« C'est indiscutablement la partie la plus dangereuse du parcours. L'embarquement comporte de nombreux risques, surtout à la station de pilotage des Escoumins. Le navire doit mettre un cap de sorte qu'il fasse brise-vent, pour que le bateau-pilote puisse s'approcher le plus possible et que le pilote puisse agripper l'échelle de corde. Le pilote doit alors grimper rapidement. »

Parmi les sections de la circonscription no 2 qui sont plus délicates, le capt Lanouette désigne la rivière Saguenay.

« L'embouchure de la rivière Saguenay présente sa part de difficultés : courants de marée atteignant 7 nœuds, brouillard en été, présence d'embarcations de plaisance et de bateaux d'observation des baleines. Depuis plus de 10 ans, les pilotes de la CPBSL participent à un programme de réduction volontaire de la vitesse, pour limiter le risque de collisions avec les mammifères marins entre Pointe à la Carriole et le haut-fond Prince. De plus, depuis deux ans, nous participons à une étude sur le bruit et ses effets possibles sur les bélugas, détournant volontairement notre route au Cap-de-la-Tête-au-Chien. »

MSRC's major training and technology contribution

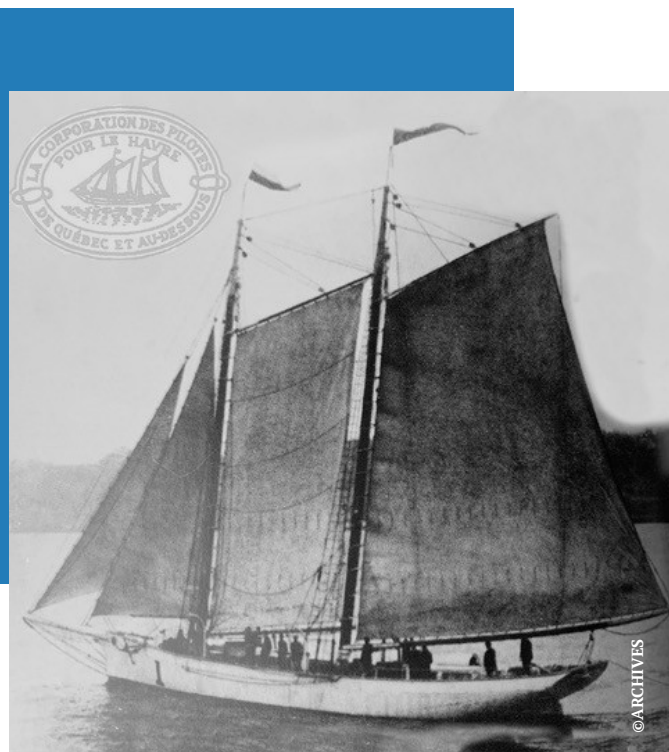
Regarding the marriage of human expertise and technology for moving cargo, Capt. Lanouette stressed the role played by the Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC) created as a division of the CLSLP 20 years ago in Québec City.

"Pilot training is extremely local in nature. Pilots know every detail: the bathymetry, currents, landmarks and navigational aids in their pilotage area.

"By creating the MSRC, the CLSLP has placed pilot training at the heart of its mission to ensure safe navigation. Our pilotage area and its challenges are reproduced with surprising realism in four navigation bridges. The currents, ships and navigational hazards simulated at the MSRC have been validated by experienced pilots. This also allows our trainee pilots to perfect the training they have learned on ships. In addition, our pilots follow their continuing education and skills maintenance programme, which covers a wide range of topics, including bridge team management, radar error detection, emergency measures and mooring manoeuvres."

Until the mid-XIXth century, cabotage on the St. Lawrence River was the main means of communication between Québec City and the surrounding countryside. In 1860, 250 pilots were organised under the Corporation of Pilots for Quebec Harbour and Below. From then on, the Corporation's schooners were responsible for transporting pilots and for embarkation and disembarkation operations on tall ships in the vicinity of Île du Bic. Today, a schooner from our ancestors still adorns the CPBSL logo.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le cabotage sur le Saint-Laurent est le principal moyen de communication entre Québec et les campagnes environnantes. En 1860, 250 pilotes ont constitué la Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous [en aval]. Désormais, le transport des pilotes et les opérations d'embarquement et de débarquement sur les grands voiliers étaient assurés par des goélettes de la Corporation dans les parages de l'île du Bic. Aujourd'hui, une goélette de nos ancêtres orne toujours le logo de la CPBSL.



Concerning climate change that has rendered winter conditions much less severe than up to several decades ago, Capt. Lanouette points out: “It is true that in recent years we have had rather mild winters with less ice, but this has led to other problems such as freezing spray. In addition, storms on the river are certainly more violent and more common than before. From the pilot station in *Les Escoumins*, captains (on incoming ocean vessels) have one less thing to worry about, as the safety of their vessels is ensured by a CLSLP pilot.”

Asked what represented a traditionally difficult moment for a pilot, Capt. Lanouette confirmed that it remains climbing a rope ladder from the pilot boat to the ocean vessel in often heavy weather conditions.

“This is undoubtedly the most hazardous part of the journey. Boarding involves numerous risks, especially at the pilot station in *Les Escoumins*. The ship must set a course that acts as a windbreak so that the pilot boat can get as close as possible and the pilot can grab hold of the rope ladder. The pilot must then climb aboard quickly.”

Among the sections of the District 2 territory identified as especially challenging, Capt. Lanouette singled out the Saguenay River.

“The mouth of the Saguenay River does indeed present its share of challenges: tidal currents of up to 7 knots, fog in the summer season, and the presence of pleasure craft and whale-watching vessels. For more than 10 years, CLSLP pilots have been participating in a voluntary speed reduction programme to limit the likelihood of collisions with marine mammals between *Pointe Carriole* and *Haut fond Prince*. In addition, for the past two years, we have been participating in a study on noise and its possible impact on beluga whales by voluntarily diverting our route at *Cap-de-la-Tête-au-Chien*.”

Parting thought on autonomous ships...

Asked by *Maritime Magazine* if he foresaw a potential diminishing role for pilotage services amidst current global initiatives to develop autonomous vessels, Capt. Lanouette responded in precise, emphatic terms:

“We do not feel threatened by the many initiatives related to autonomous ships or even the use of AI in pilotage.

“Our safety record, with more than 99.9% of assignments completed without incident, is a direct reflection of pilot training and the regulatory environment in which pilotage operates in Canada.

“Pilots are not employees of shipping companies and can exercise their judgement for the benefit of the public interest, navigational safety and environmental protection. We believe that pilotage will play a key role in the government’s efforts to diversify its economy.” **M**



©JEAN CLOUTIER

Pilots play a crucial role in navigational safety and environmental protection during harbor operations as well as in open waters.

Les pilotes jouent un rôle crucial pour la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement dans les manœuvres portuaires autant qu'en eaux libres.

Au sujet des navires autonomes...

Quand le *Maritime Magazine* lui demande s’il entrevoit la possibilité que le rôle des services de pilotage diminue par suite des efforts consacrés au développement de navires autonomes, le capt Lanouette répond de façon claire et précise :

« Nous ne nous sentons pas menacés par les nombreuses initiatives liées aux navires autonomes ou même à l’utilisation de l’intelligence artificielle dans le pilotage.

« Notre bilan de sécurité, avec plus de 99,9 % d’affectations menées à bien sans incident, est le reflet de la formation des pilotes et de l’environnement réglementaire des opérations de pilotage au Canada.

« Les pilotes ne sont pas des employés des compagnies maritimes. Ils peuvent exercer leur jugement au profit de l’intérêt public, de la sécurité de la navigation et de la protection de l’environnement. Nous croyons que le pilotage jouera un rôle clé dans les efforts déployés par le gouvernement pour diversifier son économie. » **M**

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.





CANADA-NORTH ATLANTIC / CANADA-ATLANTIQUE-NORD

Brent Frederick



Known as Germany's "Gateway to the World," the Port of Hamburg is a major player in North Atlantic and Canada-Europe maritime trade.

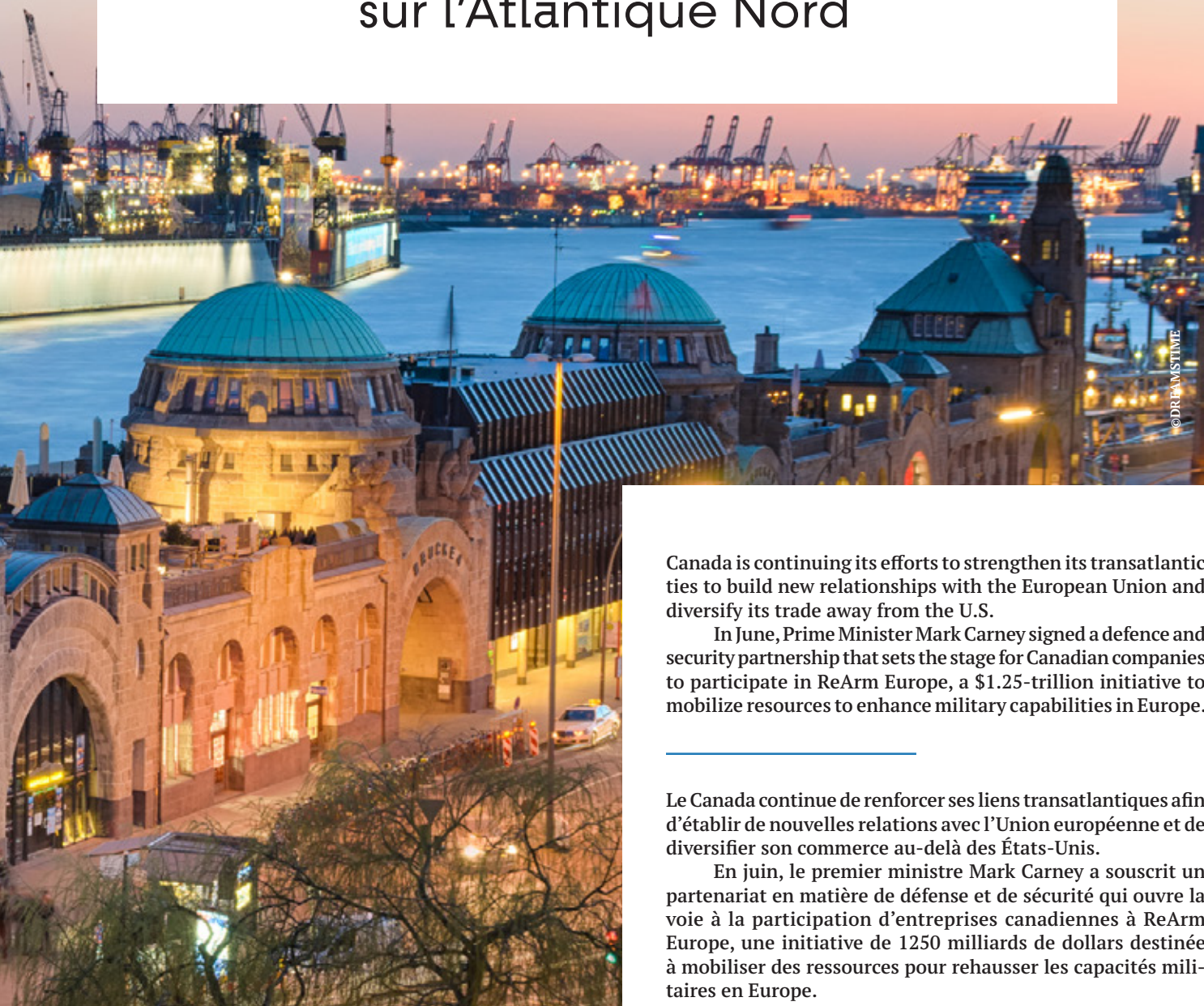
Le port de Hambourg, « porte d'entrée sur le monde » de l'Allemagne, est un acteur majeur dans le commerce maritime Canada-Europe.

Canada's market diversification efforts

bode well for North Atlantic trade

La diversification des marchés du Canada

est de bon augure pour le commerce
sur l'Atlantique Nord



Canada is continuing its efforts to strengthen its transatlantic ties to build new relationships with the European Union and diversify its trade away from the U.S.

In June, Prime Minister Mark Carney signed a defence and security partnership that sets the stage for Canadian companies to participate in ReArm Europe, a \$1.25-trillion initiative to mobilize resources to enhance military capabilities in Europe.

Le Canada continue de renforcer ses liens transatlantiques afin d'établir de nouvelles relations avec l'Union européenne et de diversifier son commerce au-delà des États-Unis.

En juin, le premier ministre Mark Carney a souscrit un partenariat en matière de défense et de sécurité qui ouvre la voie à la participation d'entreprises canadiennes à ReArm Europe, une initiative de 1250 milliards de dollars destinée à mobiliser des ressources pour rehausser les capacités militaires en Europe.

In August, the Prime Minister travelled to Germany, Ukraine and Poland. He met with business and political leaders to advance opportunities for cooperation in trade as well as energy, critical minerals, artificial intelligence and defence.

Against the current backdrop of U.S. tariffs, widespread economic uncertainty and geopolitical tensions, the business development opportunities that these and other efforts bring could bode well for those serving the North Atlantic trade lane.

Promising signs of resilience

“Although the North Atlantic trade environment has been subject to the same upheaval and economic uncertainty as other regions, the year has also seen a number of promising signs of resilience and market diversification from an international shipping perspective,” said Karen Kancens, Vice-President of the Shipping Federation of Canada.



En août, le premier ministre s'est rendu en Allemagne, en Ukraine et en Pologne. Il a rencontré des chefs de file du monde des affaires et du milieu politique pour discuter de possibilités de coopération dans les domaines du commerce, de l'énergie, des minéraux critiques, de l'intelligence artificielle et de la défense.

Dans le contexte actuel de tarifs douaniers américains, de grande incertitude économique et de tensions géopolitiques, les perspectives de développement commercial qu'ouvrent ces efforts, entre autres, pourraient être de bon augure pour ceux qui desservent la route commerciale de l'Atlantique Nord.

Signes prometteurs de résilience

«Même si la conjoncture commerciale de l'Atlantique Nord a été soumise à la tourmente et l'incertitude économique comme dans d'autres régions, il y a aussi eu cette année des signes prometteurs de résilience et de diversification des marchés du point de vue du transport maritime international», dit Karen Kancens, vice-présidente de la Fédération maritime du Canada.

La Fédération maritime est la voix des armateurs, des exploitants et des agents des navires océaniques servant au commerce maritime mondial du Canada. Elle a noté une augmentation de 4 % des EVP au port de Montréal dans le premier semestre de 2025 par rapport à la même période de 2024. Les volumes de commerce ont augmenté, par exemple, avec l'Espagne, les Pays-Bas et l'Afrique. Elle a aussi constaté que les

“These efforts to expand trade and diversify markets are being buoyed by the Prime Minister's focus on trade-enabling infrastructure...”

«Les efforts déployés pour augmenter le commerce et diversifier les marchés sont étayés par l'attention que le premier ministre porte à l'infrastructure du commerce...».

Karen Kancens

Vice-President of the Shipping Federation of Canada /
Vice-présidente de la Fédération maritime du Canada.



©DREAMSTIME

Building a stronger trade network for all Canadians



The Port of Montreal expansion project in Contrecoeur will strengthen Canada's economy by connecting global trade routes.



Bâtir un réseau commercial fort pour tous les Canadiens



Le projet d'expansion du Port de Montréal
à Contrecoeur renforcera l'économie canadienne
en connectant les routes commerciales mondiales.



volumes de conteneurs au port d'Halifax ont quelque peu rebondi alors que la situation en mer Rouge évoluait, et que Port Saint John continue d'avancer sur sa trajectoire de croissance.

« Les efforts déployés pour augmenter le commerce et diversifier les marchés sont étayés par l'attention que le premier ministre porte à l'infrastructure du commerce en tant que moyen primordial de réagir aux enjeux géopolitiques et économiques touchant le Canada, et par le fait qu'il reconnaît le rôle clé des ports du Canada, dit M^{me} Kancens. Un élément tout aussi important pour la stratégie de développement du commerce et de diversification des exportations du gouvernement est la disponibilité de services efficaces et concurrentiels de transport maritime pour le volume de fret en résultant à destination et en provenance des marchés mondiaux. »

Par conséquent, la Fédération maritime se concentrera sur quelques questions clés cet automne et cet hiver. Entre autres, elle voit un besoin urgent à ce que le gouvernement modernise la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) de sorte que les compagnies maritimes venant dans les ports canadiens sachent qu'elles peuvent légalement continuer de conclure des ententes de partage de navires et d'autres formes de collaboration opérationnelle.

« Il y a un risque réel que si le gouvernement ne modernise pas la LDCM pour fournir de la certitude en ce sens, il pourrait y avoir une réduction des services de transport océanique à certains ports canadiens, au moment où le Canada veut diversifier ses exportations en faveur de marchés autres que les États-Unis, principalement accessibles au moyen de navires internationaux », soutient M^{me} Kancens.

La Fédération maritime presse aussi le gouvernement de donner suite aux recommandations du récent rapport de la Commission d'enquête sur les relations de travail qui a examiné les enjeux qui sous-tendent les revendications des débardeurs sur la côte Ouest du Canada. Les recommandations indiquent comment aborder les problèmes de relations de travail dans le secteur des transports de ressort fédéral non seulement sur la côte Ouest mais partout au pays.

« Au vu de l'impact de récents conflits de travail dans les secteurs portuaire et ferroviaire pour de larges pans de l'économie canadienne, il est impératif que le gouvernement agisse pour rétablir la confiance internationale dans la fiabilité du réseau de transport au Canada – surtout dans un contexte où il veut favoriser la recherche de nouveaux partenaires et de nouveaux marchés pour les producteurs canadiens », dit M^{me} Kancens.

Un autre enjeu clé pour le secteur du transport maritime international, selon la Fédération maritime, est la nécessité que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) rétablisse de la capacité pour le mode maritime. Il s'agit d'assurer l'efficacité du passage des volumes actuels et futurs de fret dans les ports canadiens.

La Fédération maritime affirme que cette question est particulièrement importante pour des domaines clés de croissance. Il serait ainsi nécessaire d'augmenter la capacité d'examen de conteneurs aux ports à conteneurs actuels et futurs, de répondre à la demande accrue de déchargement de conteneurs dans des ports non spécialisés et de répondre à la demande croissante de capacité d'entreposage d'attente.

« L'ASFC est l'organisme gouvernemental dont le mandat touche le plus les opérations de transport maritime, et il est essentiel qu'elle bénéficie de financement, de ressources et d'équipement adéquats pour faciliter le déplacement efficace et sécuritaire de navires et de marchandises par les ports canadiens dans les années à venir », dit M^{me} Kancens.

The Shipping Federation, which is the voice of the owners, operators and agents of the ocean ships carrying Canada's world maritime trade, pointed to a 4% increase in the number of TEUs moving through the Port of Montreal in the first half of 2025 compared with the first six months of last year, as well as an increase in trade volumes with partners such as Spain, the Netherlands and Africa. It also noted that the Port of Halifax has seen container volumes rebound slightly as the Red Sea crisis evolves, while Port Saint John continues to move forward on its growth trajectory.

“These efforts to expand trade and diversify markets are being buoyed by the Prime Minister's focus on trade-enabling infrastructure as a primary means of responding to the geopolitical and economic headwinds that Canada is currently facing, and of his recognition of the key role that Canada's ports play in this respect,” Ms. Kancens said. “Equally important to the government's trade growth and export diversification strategy is the availability of efficient and competitive international shipping services to carry the resulting cargo to and from world markets.”

Consequently, the Shipping Federation will be focusing on a handful of key issues this fall and winter. Among them, it said there is an urgent need for the government to modernize the Shipping Conferences Exemption Act (SCEA) in order to ensure that shipping lines calling Canadian ports have legal certainty about their ongoing ability to enter into vessel-sharing agreements and similar forms of operational collaboration.

“There is a real danger that the government's failure to modernize SCEA and provide such certainty could result in reduced availability of ocean shipping services at some Canadian ports of call, at a time when Canada is seeking to diversify its exports away from the U.S. and towards markets that are predominantly accessible via international ships,” Ms. Kancens said.

The Shipping Federation is also urging the government to implement the recommendations contained in the recently released report of the Industrial Inquiry Commission examining the underlying issues in longshoring disputes on Canada's West Coast. The recommendations provide a roadmap for addressing labour issues in the federally regulated transportation sector, not only on the West Coast but across the country.

“Given the impact that recent labour disruptions in the port and rail sectors have had on wide swaths of the Canadian economy, it is imperative that the government take concrete action to rebuild international confidence in the reliability of Canada's transportation system – and particularly so in a context where it is seeking to develop new trading partners and markets for Canadian producers,” Ms. Kancens said.

Another key issue for the international shipping sector, the Shipping Federation said, is the need for the Canada Border Services Agency (CBSA) to rebuild capacity in the marine mode, with a view to ensuring its ability to efficiently move current and future trade volumes through Canadian ports.

The Shipping Federation said such capacity should specifically focus on a number of key growth areas, including the need for expanded container examination capacity (at existing container ports and planned new facilities), increased demand for containers to be unloaded at non-container ports, and growing demand for new suffrage warehouse capacity in support of new business development opportunities.

“CBSA is the government agency whose mandate intersects most closely with ocean carrier and shipping operations, and it is essential that the Agency has adequate funding, resources and

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



Stratégies commerciales changeantes

L'Association canadienne de gestion du fret (AGF), qui représente les acheteurs de services de transport de fret auprès des gouvernements, des groupes de transporteurs et des organismes internationaux, a qualifié de « chaotique » le premier semestre de 2025.

Le président de l'AGF John Corey note que l'année écoulée a été marquée par deux élections extrêmement importantes.

« La première election importante est aux États-Unis, dit-il. Le nouveau président tente de réorganiser l'ordre économique mondial, ce qui a engendré un chaos. La deuxième est au Canada, qui a donné un gouvernement Carney cherchant à relancer l'économie canadienne en diversifiant nos relations commerciales, en construisant de l'infrastructure et en augmentant les dépenses en défense.

« Le premier semestre de cette année témoigne du chaos. Les volumes [totaux] étaient en baisse de 2,16 % au port de Montréal et de 7,2 % au port d'Halifax, jusqu'en juin 2025. Cependant, il y a eu une nette augmentation du trafic vers l'Europe, reflétant la volonté d'élargir les relations commerciales et un découplage partiel d'avec les États-Unis. »

M. Corey note que les taux de fret se sont stabilisés après une forte hausse au premier semestre de 2025. « C'était un résultat direct du chaos tarifaire américain, dit-il. Les expéditeurs canadiens changent maintenant de stratégie commerciale dans un contexte commercial constamment incertain. La quête de fournisseurs non visés par les tarifs douaniers américains mènera à mon avis à un commerce accru entre l'UE et le Canada, entre lesquels un accord de libre-échange est déjà en place. »

M. Corey estime que cette situation est prometteuse pour les ports de la côte Est, en nuanciant : « La question est de savoir combien de temps il faudra avant de voir de la croissance. Au deuxième trimestre, le PIB du Canada a baissé de 1,6 %. Une détérioration persistante de l'économie américaine mène à une baisse de taux sur le corridor de l'Atlantique Nord.

equipment to facilitate the efficient and secure movement of ships and cargoes through Canadian ports in the years ahead,” Ms. Kancens said.

Changing business strategies

The Freight Management Association of Canada (FMA), which advocates on behalf of the buyers of freight transportation with governments, carrier groups and international agencies, described the first half of 2025 as chaotic.

FMA President John Corey said this past year will be remembered for two highly significant elections.

“The first election was in the U.S., where the new President is attempting to reorganize the world economic order, which has resulted in chaos,” Mr. Corey said. “The second election in Canada has resulted in the Carney government looking to jumpstart the Canadian economy by diversifying our trading relationships, building new infrastructure and increasing defence spending.

“The first half of (this) year reflected the chaos. (Total) volumes at the Port of Montreal were down 2.16%, and 7.2% at the Port of Halifax, to June 2025. However, there was a definite increase in traffic to Europe, reflecting the attempt to broaden trading relationships and a partial decoupling with the U.S.”

Mr. Corey said current rates have stabilized after a sharp rise during the first half of 2025. “This was a direct result of the U.S. tariff chaos,” he said. “Canadian shippers are now



“Canadian shippers are now changing their business strategy in a constantly uncertain business environment.”

« Les expéditeurs canadiens changent maintenant de stratégie commerciale dans un contexte commercial constamment incertain. »

John Corey

President of the Freight Management Association of Canada /
Président de l'Association canadienne de gestion du fret.



changing their business strategy in a constantly uncertain business environment. The search for suppliers not affected by U.S. tariffs, I believe, will lead to more trade between the EU and Canada, where a free-trade agreement is already in place.”

Mr. Corey said this situation bodes well for East Coast ports going forward. “The question is how long it will take to see growth,” he said. “In the second quarter, Canada had a decrease in GDP of 1.6%. A continuing deterioration of the U.S. economy is leading to lower rates on the North Atlantic corridor.

“The Canadian government has signaled it will be proactive rather than reactive with a pledge to spend money on Canadian ports, specifically the Port of Montreal at Contrecoeur, and the Port of Churchill.”

Mr. Corey said the implementation of Bill C-5, which aims to remove interprovincial trade barriers and streamline the approval process for projects of national interest, will also have a positive impact on east-west traffic. He also cited government announcements for money for economic development specifically for Atlantic Canada.

Julia Kuzeljevich, Director of Policy and Regulatory Affairs for the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA), agreed that building relationships with European partners is one of the diversification strategies for trade on which the federal government is now focused. This, she said, could result in more traffic moving through North Atlantic gateways.

« Le gouvernement canadien a indiqué qu’il sera proactif plutôt que réactif, s’engageant à investir davantage dans les ports canadiens, en particulier le port de Montréal à Contrecoeur et le port de Churchill. »

M. Corey dit que le projet de loi C-5, qui vise à éliminer des obstacles au commerce interprovincial et à rationaliser le processus d’approbation des projets d’intérêt national, aura un effet positif sur le trafic est-ouest. Il évoque aussi les annonces de fonds fédéraux pour le développement économique, en particulier au Canada atlantique.

Julia Kuzeljevich, directrice, Politique et Affaires Réglementaires de l’Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC), est aussi d’avis que le développement de relations avec des partenaires européens est une des stratégies de diversification du commerce du gouvernement fédéral. Elle estime qu’il pourrait en découler un accroissement du trafic aux portails de l’Atlantique Nord.

Le Port de Montréal mise sur un marché stratégique

Le Port de Montréal est de longue date un acteur de premier plan sur l’Atlantique Nord. L’Europe du Nord représente 38 % de son volume conteneurisé cette année, presque 2 % de plus qu’en 2024. « Avec de nouveaux accords stratégiques, ce marché reste attrayant », dit Paul Bird, vice-président exécutif au développement commercial de l’Administration portuaire de Montréal (APM).



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.

Port of Montreal building on strategic market

The Port of Montreal has long been a leader on the North Atlantic. Northern Europe represents 38% of the containerized volumes moving through the port this year, up nearly 2% over 2024. “With new strategic agreements, this remains an attractive market,” said Paul Bird, Chief Commercial Officer for the Montreal Port Authority (MPA).

Food products (cereals, fruits and vegetables) and forestry products are the main exports to Northern Europe. Alcohol, chocolate and machinery are the primary imports.

“Port of Montreal users have maintained strong trade relations with Europe for several decades,” Mr. Bird said. “In the current context, marked by U.S. tariff policies that are encouraging Canadian companies to diversify their markets, Europe is strengthening its strategic role in transatlantic trade. Both Canada and Europe are seeking to diversify their trade.

“The Port of Montreal currently offers four regular, direct maritime services to Northern Europe, providing shippers with reliable and competitive connectivity to this market.”

On October 1, the MPA confirmed its intention to begin preparatory work this fall on its Contrecoeur expansion project. The Contrecoeur expansion is the largest port development project in Eastern Canada, and among five high-priority infrastructure projects that Prime Minister Carney has targeted to fast-track via the newly created Major Projects Office.

Les produits alimentaires (céréales, fruits et légumes) et les produits forestiers sont les principales exportations vers l'Europe du Nord. L'alcool, le chocolat et la machinerie sont les principales importations.

«Les utilisateurs du port de Montréal entretiennent de fortes relations commerciales avec l'Europe depuis des décennies, dit M. Bird. Dans le contexte actuel, avec les politiques tarifaires américaines qui encouragent les entreprises canadiennes à diversifier leurs marchés, l'Europe renforce son rôle stratégique dans le commerce transatlantique. Le Canada et l'Europe visent tous deux à diversifier leur commerce.

«Le port de Montréal offre actuellement quatre services maritimes réguliers directs vers l'Europe du Nord, donnant aux expéditeurs un lien fiable et concurrentiel à ce marché.»

Le 1er octobre, l'APM a confirmé son intention de commencer les travaux préparatoires de son projet d'expansion à Contrecoeur. Cette expansion est le plus grand projet de développement portuaire dans l'Est canadien, et un des cinq projets d'infrastructure prioritaires que le premier ministre Carney entend mettre sur une voie rapide par l'entremise du nouveau Bureau des grands projets.

Le nouveau terminal à conteneurs pourra manutentionner 1,15 million d'EVP d'ici 2030, quand il devrait être pleinement opérationnel. Il comprendra deux postes à quai, une vaste aire de manutention de conteneurs, une cour ferroviaire intermodale raccordée au réseau principal, un portail d'accueil pour les camions connecté au réseau routier, ainsi que des installations de soutien.

«Au cours des dernières semaines, le futur terminal portuaire a franchi plusieurs étapes cruciales afin de doter le Canada de capacités supplémentaires qui permettront aux

CONTAINER



CONTAINER-LESS



ACL is the only Atlantic carrier that can transport both containers & oversized cargo on the same ship.

ACLcargo.com



The new container terminal will be able to handle 1.15 million TEUs by 2030, when it is expected to be fully operational. It will include two berths, a large container-handling area, an intermodal railyard connected to the main network, a truck gate connected to the road network, and support facilities.

“Over the past few weeks, the future terminal has reached several key milestones to equip Canada with additional capacity, enabling local businesses to access international markets,” Mr. Bird said at the beginning of October. “To finalize negotiations with the consortium carrying out the works, the closing date has been extended. (Work originally was to have begun on September 29.) This adjustment does not affect the project delivery date and will allow us to begin site preparation gradually this fall. Water works will follow once the required permits are in place.”

Preparatory work will include the installation of fences and access roads, construction of work platforms, selective tree clearing, and the setup of on-site offices.

entreprises d’ici d’avoir accès aux marchés internationaux, disait M. Bird début octobre. Afin de terminer les négociations avec le consortium chargé des travaux, l’échéancier de clôture a été prolongé. [Les travaux devaient à l’origine commencer le 29 septembre.] Ce délai n’affecte pas la date de livraison du projet et nous permettra de commencer de façon graduelle la préparation du site cet automne. Les travaux en eau suivront après l’obtention des permis requis.»

Les travaux de préparation comprendront l’installation de clôtures et de routes d’accès, la construction de plateformes de travail, une coupe sélective d’arbres ainsi que l’aménagement de bureaux.

Au début de septembre, l’APM et DP World Canada (une coentreprise entre DP World et La Caisse) ont conclu un accord de développement conjoint visant la conception des travaux terrestres du futur terminal à conteneurs.

Par ailleurs, le Port a lancé diverses initiatives importantes pour soutenir la croissance du trafic et assurer la fluidité du trafic.

Il a investi plus de 60 millions de dollars depuis 2018 pour optimiser la capacité ferroviaire, et il continue de moderniser son réseau ferroviaire interne pour accroître l’efficacité intermodale.

“The Port of Montreal currently offers four regular, direct maritime services to Northern Europe, providing shippers with reliable and competitive connectivity to this market.”

« Le port de Montréal offre actuellement quatre services maritimes réguliers directs vers l’Europe du Nord, donnant aux expéditeurs un lien fiable et concurrentiel à ce marché. »

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.





#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



©DREAMSTIME

BILATERAL CANADA-EUROPEAN UNION TRADE (In billions of Canadian dollars)	
COMMERCE BILATÉRAL ENTRE LE CANADA ET L'UNION EUROPÉENNE (En milliards de dollars canadiens)	
Year/Année	Total
2024	118
2023	121
2022	120
2021	102
2020	88

CANADA-UNITED KINGDOM MERCHANDISE TRADE (In billions of Canadian dollars)	
COMMERCE DE MARCHANDISES ENTRE LE CANADA ET LE ROYAUME-UNI (En milliards de dollars canadiens)	
Year/Année	Total
2024	38.1
2023	24.6
2022	31.4
2021	24.5
2020	27.7

Source: Statistics Canada / Statistique Canada

At the beginning of September, the MPA and DP World in Canada (a joint venture between DP World and La Caisse) entered into a Joint Development Agreement for the design of the land-based works of the future container terminal. Meanwhile, the port has implemented several key initiatives to support traffic growth and ensure traffic flow.

L'ajout d'une quatrième voie ferrée au pont Pie-IX améliore la circulation et le réseau routier autour du port. Trois nouvelles voies ont été commandées pour l'expansion de Sucre Lantic, permettant l'intégration de 21 wagons de plus dans la chaîne logistique. Le Port a aussi lancé un projet pilote de numérisation des opérations visant à mieux optimiser la logistique portuaire.



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

It has invested more than \$60 million since 2018 to optimize railway capacity, and it continues to modernize its internal railway network to increase intermodal performance. The addition of a fourth track at the Pie IX Bridge improves traffic flow and the road network around the port. Three new tracks have been commissioned for the Lantic Sugar expansion, allowing for the integration of 21 additional railcars into the logistics chain.

The port has also implemented a digitization of operations pilot project to better optimize logistics coexistence on the port site.

Port of Halifax ready to play trade diversification role

The Port of Halifax had a strong start in early 2025, with container traffic up about 11% compared with the year-earlier period. Volume growth has levelled off in the latter half of the year.

“Looking forward, the Port of Halifax is positioned to strongly contribute to trade diversification in Canada, and to supply chain resilience.”

« Pour l’avenir, le Port d’Halifax est bien placé pour contribuer grandement à la diversification du commerce du Canada et à la résilience de la chaîne d’approvisionnement. »

Paul MacIsaac

Senior Vice-President of the Halifax Port Authority /
Vice-président principal de l’Administration portuaire d’Halifax.

Le Port d’Halifax prêt à participer à la diversification du commerce

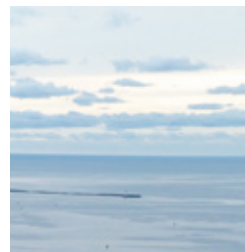
Le Port d’Halifax a connu un bon début 2025, avec le trafic conteneurs en hausse de quelque 11 % par rapport à un an plus tôt. L’augmentation du volume a plafonné au deuxième semestre de l’année.

« Un des facteurs ayant contribué à l’augmentation des volumes dans la première moitié de l’année est l’incertitude au sujet des tarifs douaniers, dit Paul MacIsaac, vice-président principal de l’Administration portuaire d’Halifax. Des expéditeurs ont voulu devancer des livraisons avant les dates de hausses de tarifs.

« Pour l’avenir, le Port d’Halifax est bien placé pour contribuer grandement à la diversification du commerce du Canada et à la résilience de la chaîne d’approvisionnement. Avec nos partenaires, nous offrons des possibilités aux entreprises cherchant des liaisons fiables et rapides avec le reste du monde. »

Halifax, qui est sur la route « orthodromique », a des liaisons vers plus de 150 pays par les grandes voies commerciales menant aux Amériques, à l’Asie et à l’Europe. Avec ses postes à quai en eau profonde, Halifax est aussi le seul port de l’Est du Canada où peuvent s’amarrer les porte-conteneurs de classe Ultra pouvant transporter plus de 14 000 EVP.

« Les résultats du port pour le reste de 2025 et en 2026, comme ceux d’autres ports au Canada, seront soumis à diverses influences qui créent une incertitude générale, y compris l’évolution de l’économie canadienne, les tensions



géopolitiques mondiales, la confiance des consommateurs et la friction dans les chaînes d'approvisionnement», dit M. MacIsaac.

Le Port affirme que la fiabilité et la fluidité de ses opérations seront déterminantes pour sa croissance. « Nous avons des terminaux d'usage commun ne souffrant pas de congestion, et ils permettent des durées de rotation optimales, de courtes durées d'escale et une manutention efficace des cargaisons, avec une connectivité fluide, fait valoir M. MacIsaac.

« Pour les importateurs et les exportateurs, nous offrons des liaisons routières et ferroviaires pratiques vers les marchés intérieurs. Nous avons des liaisons rapides avec le cœur du continent nord-américain – le Canada central et le Midwest américain – avec le CN, ce qui fait de nous un portail fiable pour le commerce mondial. »

Avec son centre d'opérations conjointes (JoC), pour améliorer encore les opérations, le Port partage des données et des prévisions avec PSA Halifax, qui exploite deux terminaux à conteneurs, et avec le CN.

« Pour alimenter le JoC, avec un appui financier fédéral, nous mettons en place une plateforme à la pointe de la technologie qui permet une utilisation intensive de données aux fins de la planification opérationnelle, de l'exécution quotidienne et d'une plus grande transparence avec nos clients, dit M. MacIsaac.

« A contributing factor to the uptick in volumes during the first half of the year was tariff uncertainty, which prompted shippers to move cargo ahead of anticipated deadlines, » said Paul MacIsaac, Senior Vice-President for the Halifax Port Authority.

« Looking forward, the Port of Halifax is positioned to strongly contribute to trade diversification in Canada, and to supply chain resilience. Together with our port partners, we provide opportunities for businesses seeking reliable and rapid connections with the rest of the world. »

Located on the Great Circle Route, Halifax connects to more than 150 countries through major trade lanes to the Americas, Asia and Europe. With its deep-water berths, Halifax is the only port in Eastern Canada where Ultra-class container vessels capable of carrying more than 14,000 TEUs can call.

« The port's performance for the remainder of 2025 and into 2026, like other ports in Canada, will be shaped by a range of influences that are creating general uncertainty, including the performance of the Canadian economy overall, global geopolitical tensions, consumer confidence and supply chain friction, » Mr. MacIsaac said.

The port said that reliable performance and fluid operations are key to its growth. « We have congestion-free terminals that on a common carrier basis provide efficient ship turn times, low dwell times and effective cargo handling, with seamless connectivity, » Mr. MacIsaac said.



Carriers of Canada's International Trade

Canada's national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver

“For importers and exporters, we offer convenient road and rail links accessing inland markets. We rapidly connect to the heart of the North American continent via CN – to Central Canada and the U.S. Midwest – making us a dependable gateway for global commerce.”

The port, through its Joint Operations Centre (JoC), shares data and forecasting with PSA Halifax, which operates two container terminals, and CN in order to further improve operations.

“Feeding up to the JoC and supported by federal funding, we are establishing a state-of-the-art platform to enable comprehensive data utilization for operational planning, daily execution, and enhanced transparency with our customers,” Mr. MacIsaac said.

“Working alongside key port stakeholders to develop this platform has been a gratifying experience as we collectively aim to better serve our customers in Halifax. Our objective is to have the platform assist us as we deliver reliable operations and explore innovative methods of cooperation.”

The port said it is committed to further reinforcing its longstanding trading partnerships, including those in its trade lanes with Europe, Latin America and Asia, as it supports efforts towards trade diversification.

Earlier this year, Transport Canada awarded funding to help the port transition to alternative fuels. The port is continuing to explore with Transport Canada how activity stemming from the funding will take place.

“We are interested in feasibility studies and developing safety protocols for alternative fuels in maritime settings as well as looking for opportunities to decarbonize port operations,” Mr. MacIsaac said. “Ship order books now include dual fuel vessels and vessels fueled with alternative fuels, so the work is timely.

“These efforts are helping the port prepare for the future of shipping, and contribute to making us a more attractive choice for global businesses seeking sustainable trade connections.”

The opening of the Africville Seasides Marine Container Examination Facility this year is a key step for the Port of Halifax to support operations and sustainability goals. The port said that moving CBSA inspections into this new facility directly on port property enhances efficiency while reducing truck traffic, fuel use and emissions.

The port is also attracting attention to initiatives being developed through The PIER, its onsite innovation hub. The PIER, which stands for Port Innovation, Engagement and Research, is Canada’s first living lab dedicated to transportation, supply chain and logistics industries, where key supply chain partners at the Port of Halifax can choose to collaborate to solve complex problems.

Port Saint John supports evolving trade landscape

Port Saint John reports that container volumes have remained steady year-over-year, with North Atlantic trade lanes continuing to account for slightly more than half of its throughput. “Current forecasts suggest this trend will hold through the end of 2025,” said Craig Bell Estabrooks, President and CEO of Port Saint John. The port handled 184,879 TEUs in 2024, up 20% over the previous year.

«Le travail effectué de concert avec des parties prenantes du port pour créer cette plateforme a été une expérience gratifiante, car nous visons collectivement à mieux servir nos clients à Halifax. Notre objectif est que la plateforme nous aide à assurer la fiabilité de nos opérations tout en explorant des méthodes innovatrices de coopération.»

Le Port affirme sa volonté de renforcer encore ses partenariats commerciaux de longue date, y compris ceux sur les voies commerciales avec l’Europe, l’Amérique latine et l’Asie. Il entend aussi soutenir les efforts déployés pour diversifier le commerce.

Plus tôt cette année, Transports Canada a octroyé des fonds pour aider la transition du port vers des carburants de remplacement. Le Port continue d’explorer avec Transports Canada la façon dont se déroulera l’activité découlant de ce financement.

«Nous sommes intéressés à des études de faisabilité et à la mise au point de protocoles de sécurité pour les carburants de remplacement dans des contextes maritimes, ainsi qu’à la recherche de possibilités pour décarboniser les opérations portuaires, dit M. MacIsaac. Les carnets de commandes de navires comprennent maintenant des navires bicarburants alimentés par des carburants de remplacement, donc la question est d’actualité.

«Ces efforts aident à préparer le port pour l’avenir du transport maritime, et ils contribuent à faire de notre port un choix plus attrayant pour les entreprises mondiales à la recherche de liaisons commerciales durables.»

L’ouverture cette année du centre d’examen des conteneurs maritimes Africville Seasides est un développement important pour les objectifs du Port d’Halifax concernant les opérations et la durabilité. Le Port note que la réalisation des inspections de l’ASFC directement au port, grâce au centre, augmente l’efficacité et réduit le trafic de camions ainsi que la consommation de carburant et les émissions en découlant.

Le Port retient aussi l’attention par les initiatives lancées au PIER, son laboratoire d’innovation. Le PIER (Port Innovation, Engagement et Recherche) est le premier laboratoire au Canada entièrement voué aux industries du transport, de la chaîne d’approvisionnement et de la logistique. Des partenaires du monde de la chaîne d’approvisionnement au port d’Halifax peuvent y collaborer pour résoudre des problèmes complexes.

Port Saint John soutient l’évolution du commerce

Les volumes de conteneurs sont restés stables d’une année à l’autre au port de Saint John. Les voies de l’Atlantique Nord continuent d’en représenter un peu plus de la moitié. «Selon les prévisions actuelles, cette tendance se maintiendra jusqu’à la fin de 2025», dit Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John. Le port avait manutentionné 184 879 EVP en 2024, 20 % de plus qu’en 2023.

«Avec une connectivité sans faille grâce à trois chemins de fer de catégorie I et les ultimes éléments de notre investissement de 247 millions de dollars dans l’infrastructure, qui seront concrétisés cet automne, le terminal à conteneurs de DP World à Saint John peut exploiter sa pleine capacité de 800 000 EVP, note M. Bell Estabrooks. Saint John est un portail résilient, fiable et prêt à soutenir l’évolution du commerce du Canada.»

DP World a formé un nouveau partenariat avec la Gemini Cooperation de Maersk et Hapag-Lloyd, renforçant les liaisons commerciales avec l'Europe du Nord. L'exploitant de terminaux a aussi ajouté deux nouvelles grues à conteneurs.

Par ailleurs, Americold a mis en chantier son Centre d'import-export innovateur au port de Saint John. Il sera opérationnel en 2026. «Il va changer la donne pour nous», dit M. Bell Estabrooks.

Americold investira entre 75 et 80 millions de dollars pour développer l'installation, fournissant environ 22 000 positions sur palettes, soit l'équivalent de plus de 800 chargements de camion de marchandises sensibles à la température. Le centre reliera Americold et deux de ses principaux partenaires, DP World et CPKC, permettant de mieux optimiser la chaîne de froid pour les produits alimentaires transportés entre le Canada et ses partenaires commerciaux de par le monde. L'installation servira surtout pour les liaisons entre le Centre et l'Est du Canada et l'Europe, l'Amérique du Sud et l'Asie-Pacifique.

«Les importants investissements dans les infrastructures du port ont ouvert la voie à la prospérité des partenaires mondiaux de premier plan à Saint John», affirme M. Bell Estabrooks.

Fednav persévère

Fednav est le plus grand exploitant de navires océaniques parmi les utilisateurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Sa filiale Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), qui assure des services réguliers entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, transporte surtout de l'acier, du vrac et des marchandises générales.

“With seamless connectivity via three Class I railways and the final components of our \$247-million infrastructure investment coming online this fall, the DP World Saint John container terminal has unlocked its full 800,000-TEU capacity,” Mr. Bell Estabrooks said. “Saint John stands as a resilient, ready and reliable gateway to support Canada’s evolving trade landscape.”

DP World has entered into a new partnership with the Gemini Cooperation between Maersk and Hapag-Lloyd, strengthening trade connections with Northern Europe. The terminal operator has also added two new container cranes.

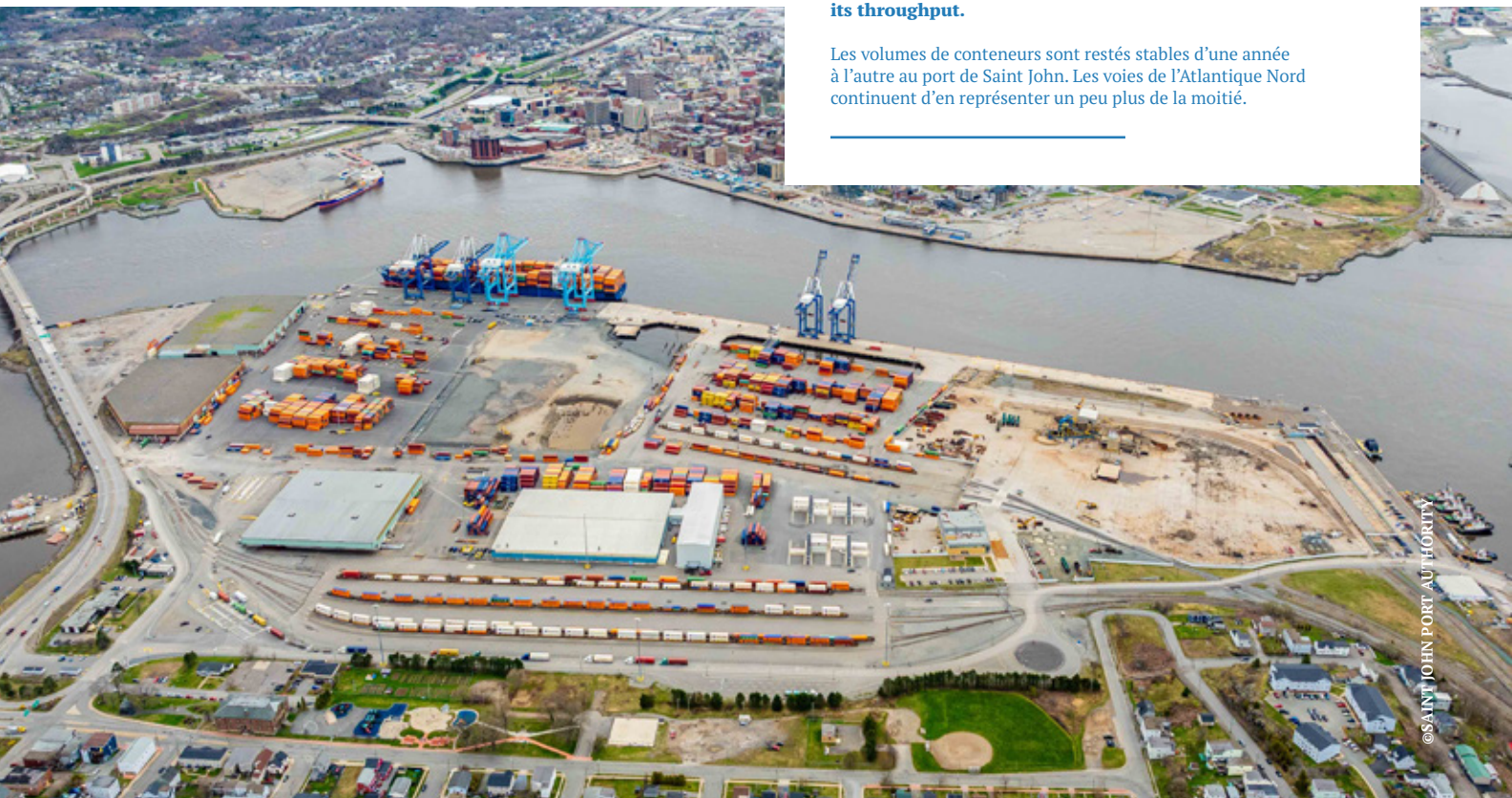
Meanwhile, Americold has broken ground on an innovative import-export hub at Port Saint John, coming online in 2026. “This will be a game-changer for us once operational,” Mr. Bell Estabrooks said.

Americold will invest between \$75 million and \$80 million to develop the facility, providing approximately 22,000 pallet positions – the equivalent of more than 800 full truckloads of temperature-sensitive goods. This hub will connect Americold with two of its key partners, DP World and CPKC, in one location to provide a more optimized cold chain for food moving between Canada and its global trading partners. The facility will primarily serve to connect Central and Eastern Canada and Europe, South America, and the APAC region.

“The port’s extensive infrastructure investments have paved the way for leading global partners to thrive in Saint John,” Mr. Bell Estabrooks said.

Container volumes at the Port Saint John have remained steady year-over-year, with North Atlantic trade lanes continuing to account for slightly more than half of its throughput.

Les volumes de conteneurs sont restés stables d'une année à l'autre au port de Saint John. Les voies de l'Atlantique Nord continuent d'en représenter un peu plus de la moitié.



Fednav service remains consistent

Fednav is the largest ocean-going user of the St. Lawrence/ Great Lakes Seaway. Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), the company's regular maritime service from Northern Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports, carries mainly steel, bulk and general cargo.

"Seven months into President Trump's second term and the implementation of his tariff agenda in August, uncertainty and volatility remain the defining features of global markets," said Lynn Lafond, Liner Manager for Fednav, in September. "Policy unpredictability, ongoing trade disputes, and regional conflicts have heightened risks for companies already navigating fragile economic conditions.

"The broader geopolitical landscape is increasingly fragmented. Rivalries are intensifying as the United States pursues its protectionist trade measures, while technological competition – particularly in artificial intelligence and critical minerals – adds further complexity. Together, these forces have exposed vulnerabilities in global supply chains and created significant challenges for businesses worldwide.

"Against this backdrop of turbulence, FALLine has remained consistent in its service to the St. Lawrence River and Great Lakes," Ms. Lafond continued. "Demonstrating both flexibility and resilience, the company has continued its monthly sailings to all regular discharge ports, reinforcing its longstanding commitment to the region."

As of August 31, Ms. Lafond said FALLine had maintained its sailings in 2025, with tonnage levels showing only a minimal difference year over year.

"Fednav remains cautiously optimistic as the summer season draws to a close," Ms. Lafond said. "Imports are holding steady, though tariff policy uncertainty continues to weigh on market confidence globally."

«À sept mois dans le second mandat du président Trump, avec l'entrée en vigueur de ses tarifs douaniers en août, l'incertitude et la volatilité continuent d'avoir un effet déterminant sur les marchés mondiaux, disait en septembre Lynn Lafond, gestionnaire de ligne à Fednav. L'imprévisibilité, les différends commerciaux et les conflits régionaux ont augmenté les risques pour les compagnies déjà aux prises avec une conjoncture économique fragile.

«Le contexte géopolitique global est de plus en plus fragmenté. Les rivalités s'intensifient. Les États-Unis poursuivent leurs mesures protectionnistes. La concurrence dans des domaines technologiques – notamment l'intelligence artificielle et les minéraux critiques – ajoute encore de la complexité. Ces forces ont exposé des vulnérabilités dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et créé d'importants défis pour les entreprises dans le monde entier.

«Dans ce contexte de turbulence, FALLine est resté constant dans son service sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, continue M^{me} Lafond. Démontrant à la fois flexibilité et résilience, l'entreprise a maintenu ses dessertes mensuelles à tous ses ports de déchargement, renforçant son engagement durable envers la région.»

Au 31 août, M^{me} Lafond indique que FALLine avait maintenu ses appareillages en 2025, avec des niveaux de tonnage à peine différents d'une année à l'autre.

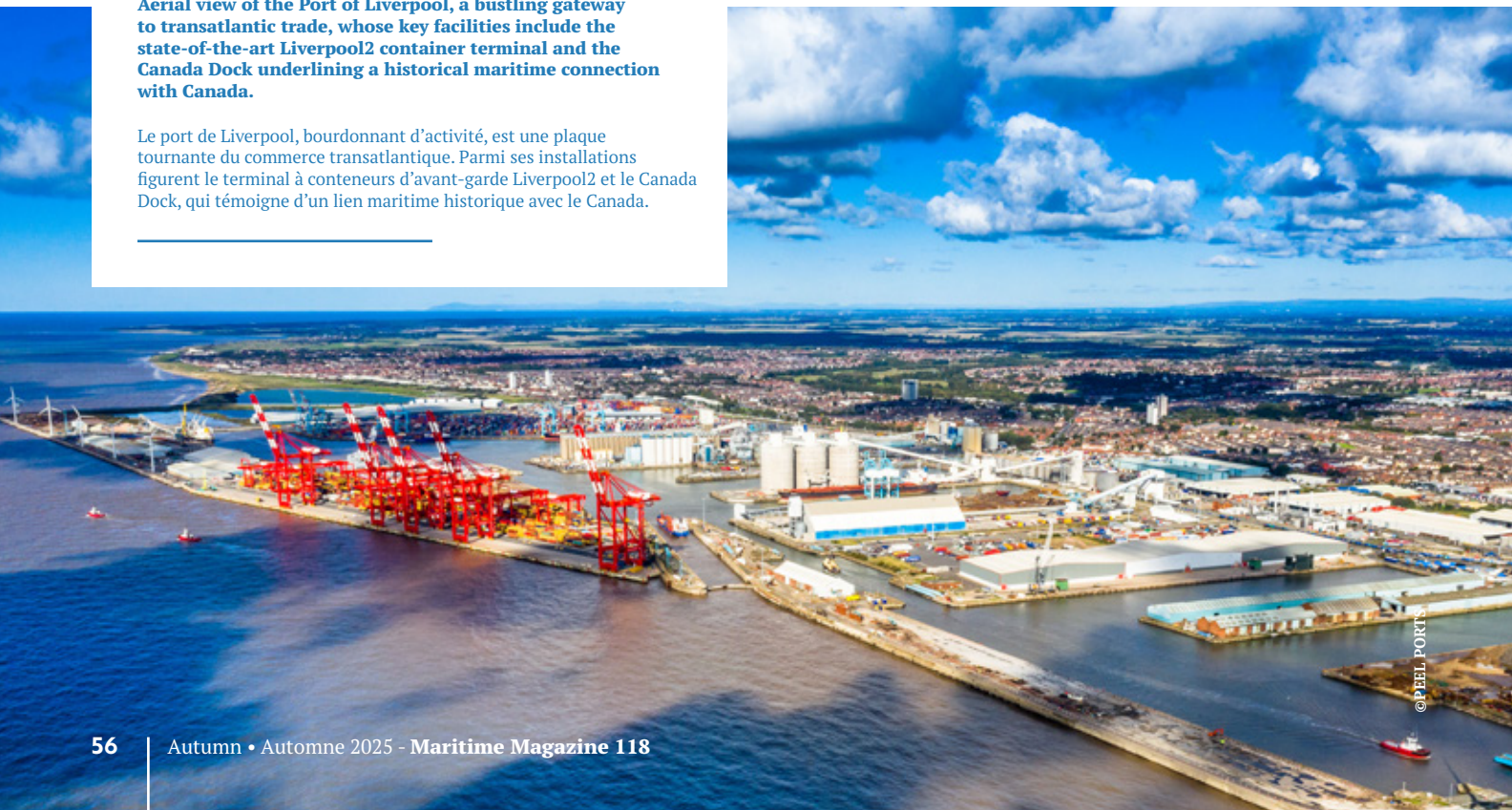
«Fednav reste prudemment optimiste en cette fin de saison estivale, déclare M^{me} Lafond. Les importations tiennent bon, bien que l'incertitude liée aux tarifs douaniers continue de miner la confiance du marché mondial.»

Fednav estime que les exportations canadiennes paraissent solides d'ici la fin de la saison. Il y a eu d'importants volumes de blé pour la campagne agricole conclue en juin 2025, surpassant 2024 et les moyennes historiques.

«En maintenant une étroite collaboration avec ses précieux clients et en s'adaptant à des conditions changeantes, Fednav est en bonne posture pour gérer l'incertitude à venir, dit encore M^{me} Lafond.

Aerial view of the Port of Liverpool, a bustling gateway to transatlantic trade, whose key facilities include the state-of-the-art Liverpool2 container terminal and the Canada Dock underlining a historical maritime connection with Canada.

Le port de Liverpool, bourdonnant d'activité, est une plaque tournante du commerce transatlantique. Parmi ses installations figurent le terminal à conteneurs d'avant-garde Liverpool2 et le Canada Dock, qui témoigne d'un lien maritime historique avec le Canada.





“Fednav and Arctic Gateway Group recently signed an MOU to explore Canada’s Arctic Trade corridor through the Port of Churchill.”

«Fednav et l’Arctic Gateway Group ont récemment conclu un protocole d’entente pour explorer le corridor commercial de l’Arctique du Canada passant par le port de Churchill.»

Lynn Lafond

Gestionnaire de ligne à Fednav / Liner Manager for Fednav

«La voie de l’avenir est tout sauf claire, mais la diversification pourrait être essentielle. Cela étant, Fednav et l’Arctic Gateway Group ont récemment conclu un protocole d’entente pour explorer le corridor commercial de l’Arctique du Canada passant par le port de Churchill. Le commerce mondial restera probablement caractérisé par la volatilité, le protectionnisme et des alliances changeantes. Pour Fednav et FALLine pourtant, la fiabilité du service et l’adaptabilité reste au cœur de leur stratégie. Les clients peuvent continuer de compter sur eux dans une période difficile.»

Service conteneurs Liverpool-Montréal

Démontrant sa volonté d’accroître le commerce international et de diversifier ses marchés, le Canada a accepté en juin de ratifier l’accession de la Grande-Bretagne à l’Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP). Il pourrait en découler une poussée du commerce entre les deux nations, et une augmentation de la demande de services de fret et de logistique.

À la suite de l’annonce, Davies Turner, un fournisseur indépendant de tels services au Royaume-Uni, a conclu un partenariat avec les spécialistes du transport Manitoulin Global Forwarding (MGF), de Mississauga.

Davies Turner affirme que cette collaboration, établie en juillet 2025, augmente sensiblement ses capacités de fret océanique pour le marché canadien. Elle améliore la couverture des services, les temps de transit et l’efficacité de la chaîne d’approvisionnement. Les nouveaux partenaires offrent des services hebdomadaires via Liverpool et Montréal avec des temps de transit très concurrentiels, selon un communiqué de Davies Turner. L’entreprise compte plus de 30 ans d’expérience sur le marché canadien du fret océanique. 



©FEDNAV

Fednav said Canadian exports are looking robust for the end of this season. Wheat saw significant volumes for the crop year ending June 2025, exceeding 2024 and historical averages.

“By maintaining close collaboration with its valued customers and adapting to shifting conditions, Fednav is well-positioned to manage the uncertainty ahead,” Ms. Lafond said.

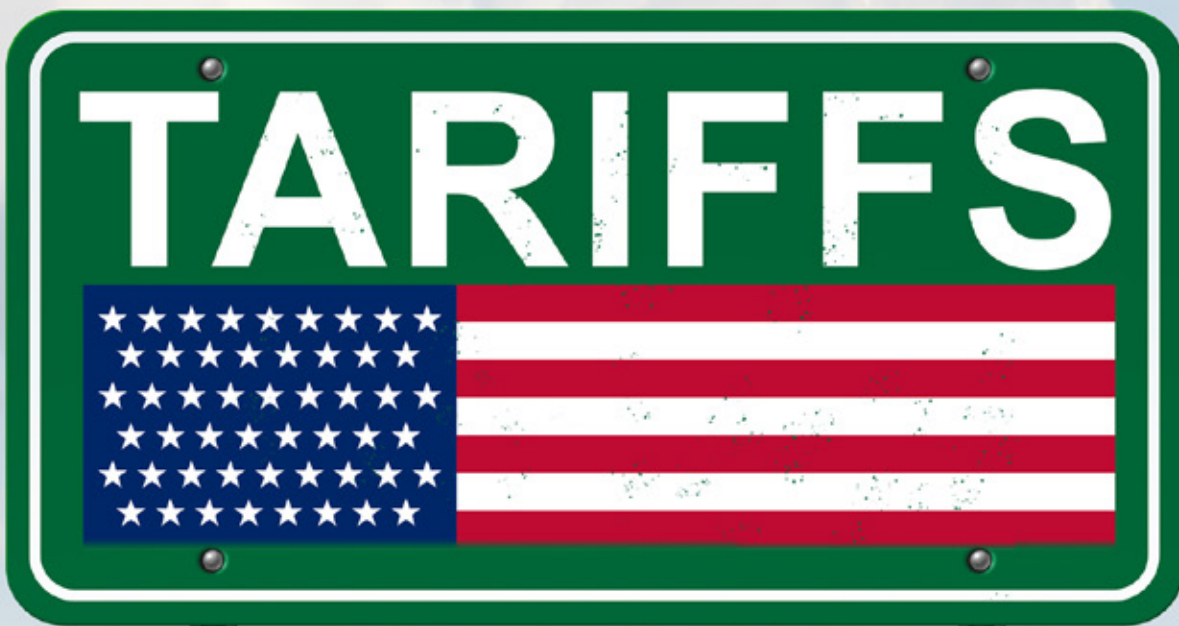
“The path ahead is anything but clear, however, diversification may be key. As such, Fednav and Arctic Gateway Group recently signed an MOU to explore Canada’s Arctic Trade corridor through the Port of Churchill. Global trade is likely to remain defined by volatility, protectionism and shifting alliances. Yet for Fednav and FALLine, commitment to service reliability and adaptability remain at the core of their strategy – ensuring customers can continue to depend on them in uncertain times.”

Liverpool-Montreal connection

As an example of its efforts to expand trade and diversify markets, Canada agreed in June to ratify Britain’s accession to the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), which could lead to a surge in trade between the two nations and increased demand for freight and logistics services.

Following the announcement, Davies Turner, an independent freight and logistics provider in the UK, signed a partnership with Mississauga-based transportation specialist Manitoulin Global Forwarding (MGF).

This collaboration, effective from July 2025, significantly enhances DaviesTurner’s ocean freight capabilities for the Canadian market, delivering improved service coverage, faster transit times, and increased supply chain efficiency. The new partners offer weekly services through the gateways of Liverpool and Montreal, with very competitive transit times, stated a press release from Davies Turner which has more than 30 years of experience in the Canadian ocean freight market. 



Nick Savvides

Image illustrating the widespread confusion and uncertainty provoked by the constantly moving goalposts of the U.S. government's trade tariffs.

En changeant sans cesse, les tarifs douaniers du gouvernement américain sèment la confusion et l'incertitude.

Constantly shifting tariffs

provoke erratic Atlantic market

Un tourbillon de tarifs douaniers

chambarde le marché de l'Atlantique

La valse-hésitation des politiques tarifaires a embrouillé le marché. Les transporteurs sont plongés dans l'incertitude tandis que l'administration du président Trump impose, puis suspend, puis remet des tarifs douaniers, entraînant des pics et des creux dans les volumes.

Le jeu de l'offre et de la demande aurait dû entraîner un allègement des taux au comptant sur l'Atlantique puisque dans l'ensemble, la capacité de charge a augmenté de 21 %, passant de 723 152 EVP à 875 808. Pourtant, les taux n'ont guère varié.

Des mesures subites et fortement perturbatrices font que les courants du commerce mondial sont plus difficiles que d'habitude à prévoir. Des changements radicaux peuvent survenir à l'improviste, passant d'un secteur à un autre et d'une région à une autre.

L'année passée, le détournement de capacité vers l'Atlantique, surtout à partir de services sur le Pacifique, pouvait être attribué à la résilience étonnante des taux. Cette année, la capacité sur l'Atlantique a encore augmenté sensiblement, mais pour de tout autres raisons.

En septembre 2024, les taux étaient en baisse sur le Pacifique. La demande faiblissait, et la route la plus lucrative du monde était en situation de capacité excédentaire. Cette année, une redistribution des services survient dans la foulée de droits de douane et dans l'attente des frais que les États-Unis imposeront à partir de la mi-octobre aux navires construits en Chine, de propriété chinoise ou exploités par des entreprises chinoises.

Remue-ménage dans les services entre Amérique du Nord et Europe

« Le commerce Amérique du Nord-Europe est en évolution, explique Antonella Teodoro, analyste auprès des consultants MDS Transmodal. Maersk et ONE bonifient les services directs, alors que d'autres réduisent leur présence sur ce corridor. »

Maersk a augmenté sa capacité sur l'Atlantique de 192,7 %, la portant à 192 982 EVP. ONE a ajouté 41 633 EVP, ce qui représente une progression de 141,2 %. Les deux sont de loin ceux qui ont agi le plus décisivement. Le troisième transporteur à accroître sa capacité sur l'Atlantique, CMA CGM, l'a haussée de 23,5 %, à 91 513 EVP. Parmi les acteurs plus modestes, la compagnie turque Arkas a doublé sa flotte sur cette route; avec 5670, elle est au 13^e rang.

Parmi les 10 plus grands transporteurs, seuls deux ont réduit leur capacité globale sur l'Atlantique: MSC, -4,2 %, à 166 992 EVP, et Hapag-Lloyd, membre de la Gemini Cooperation, -17 %, à 178 359 EVP,

Hapag et Maersk offrent 14 services Gemini sur l'Atlantique depuis l'Europe du Nord et la Méditerranée au Mexique, aux États-Unis et au Canada, avec une capacité de charge combinée qui dépassait les 371 000 EVP en septembre 2025.

On-off tariff measures have muddled the market with shippers uncertain whether to stick or twist as President Trump's Washington Administration imposes then pauses import taxes, before enforcing them again, leading to spikes and troughs in volumes.

The supply and demand equation has also seen a major influx of capacity that in theory should have eased spot rates on the Atlantic but, counter-intuitively, there has been little rate fluctuation even with a 21% in capacity increase overall, from 723,152 to 875,808 TEU in standing vessel capacity.

Unexpected and highly disruptive measures are making the various global trades tough to more difficult than usual to forecast, given that major changes can happen rapidly, shifting the focus from one issue and region to another.

Last year the 'dumping' of capacity onto the Atlantic trades, mainly from Pacific services could be attributed to spot rates showing an unlikely resilience; this year capacity has risen again substantially but for entirely different reasons.

In September 2024 rates were sliding on the Pacific with demand wilting and overcapacity hitting the world's most lucrative trade. This year, a shuffling of services is happening in the wake of tariffs and the US Trade Representative's fees on Chinese built, owned or operated vessels expected to be imposed as of mid-October.

Shuffling of services in North America-Europe trade

"The North America-Europe trade is shifting, with Maersk and ONE expanding direct services, while others reduce their presence on this corridor," explained Antonella Teodoro, an analyst with consultant MDS Transmodal.

Maersk has expanded its Atlantic capacity by 192.7%, to a total of 192,982 TEU, while ONE has added 41,633 TEU expanding rapidly by 141.2%, these two were easily the largest movers, with CMA CGM the third carrier to increase its Atlantic capacity by 23.5% taking its total to 91,513 TEU. Of the smaller players Turkish outfit, Arkas doubled its fleet deployment on the trade to 5,670, to thirteenth largest.

Of the top ten carriers only MSC, -4.2%, to 166,992 TEU, and Gemini Cooperation member Hapag-Lloyd -17% to 178,359 TEU, decreased their overall capacity on the Atlantic trades.

Hapag and Maersk offer 14 Gemini services on the Atlantic, operating from North Europe and the Mediterranean to Mexico, the US and Canada, with a combined standing capacity of more than 371,000 TEU as of September 2025.

"Fleets operating on Europe-Far East-North America pendulum services are growing faster than direct services,

plausibly influenced by the new US port fees coming into effect on 14 October, as carriers adjust to manage costs and maintain efficiency. This reflects strong demand and a market undergoing structural change,” added Ms. Teodoro.

Perhaps the most significant capacity increase on the Atlantic, however, is Cosco’s 5.6% increase to 81,685 TEU, with the Chinese carrier signalling that it will remain in the US trades, even with the extra costs that it will incur after mid-October.

Both Q2 imports and exports between Europe and the US increased year-on-year, but demand has deteriorated dramatically since the reimposition of reciprocal tariffs in August this year.

According to Xeneta chief analyst Peter Sand there is some stability in the trades: “We can see that the short-term market is holding up well - under quite weak demand growth [in September 2025] on the fronthaul from North Europe/Med to USEC.”

Mr. Sand added: “carriers have acted just as expected to avoid the USTR port fees. They are not all done yet though. We have seen MSC swapping ships on the CALEX service, and to a larger extent removed approximately 65,000 TEU of Chinese-built capacity on the Albatross round-the-world service. Gemini, also made a minor change back in April.”

Xeneta’s weekly updates showed that average spot rates on the Atlantic trade from North Europe to US East Coast have not fallen further and stagnated in the past week [mid-September] at \$1,806/feu.

In fact, Xeneta data shows rates on the headhaul Atlantic services have been flat since February this year.

Given the level of capacity increases, the stubborn stability in freight rates is unexpected with US imports in Q2 1,043,385 TEU up just 4.3% year on year, while exports saw a larger percentage increase of 10.7%, the total export volumes for Q2, however, just 540,408 TEU.

Trade with the EU has increased ahead of the 7 August tariff impacts, with US imports from the EU totalling \$347,906 million in the first seven months of last year compared to \$396,046 million during the same period this year.

Conversely, US exports to the EU from January to July this year were \$236,891 million, compared to \$215,261 million in 2024, according to US Trade Census data.

« Les flottes assurant des services pendulaires entre l’Europe, l’Extrême-Orient et l’Amérique du Nord grandissent plus vite que les services directs, dit M^{me} Teodoro. Il est plausible que ce soit influencé par les nouveaux droits portuaires américains entrant en vigueur le 14 octobre. Les transporteurs s’ajustent pour gérer les coûts et maintenir l’efficacité. C’est le reflet d’une forte demande et d’un marché qui connaît un changement structurel. »

Cependant, l’augmentation la plus remarquable de capacité sur l’Atlantique est peut-être celle de 5,6 % de Cosco, à 81 685 EVP. Le transporteur chinois indique qu’il restera sur les routes américaines même avec les coûts supplémentaires qu’il devra supporter après la mi-octobre.

Au deuxième trimestre, tant les importations que les exportations entre l’Europe et les États-Unis étaient en hausse par rapport à un an plus tôt. La demande s’est toutefois radicalement détériorée depuis la réimposition de tarifs douaniers réciproques en août.

Selon l’analyste principal de la plateforme Xeneta Peter Sand, il y a une certaine stabilité dans les routes : « Nous pouvons voir que le marché à court terme résiste bien – dans un contexte de très faible croissance de la demande [en septembre 2025] à l’aller entre Europe du Nord-Méditerranée et côte Est américaine. »

D’ajouter M. Sand : « Les transporteurs ont agi exactement comme on s’y attendait pour éviter les droits portuaires américains. Ils n’ont toutefois pas fini. Nous avons vu MSC changer de navires sur le service CALEX et, dans une plus grande mesure, retirer quelque 65 000 EVP de capacité de navires construits en Chine sur le service tour-du-monde Albatross. Gemini a aussi fait un léger changement en avril. »

Les mises à jour hebdomadaires de Xeneta indiquent que les taux au comptant moyens de l’Europe du Nord à la côte Est américaine n’ont pas baissé davantage. Ils stagnaient la dernière semaine [mi-septembre] à 1806 \$/EQP.

De fait, selon les données de Xeneta, les taux des services à l’aller sur l’Atlantique n’ont pas changé depuis février de cette année.

Au vu des augmentations de capacité, la stabilité tenace des taux de fret est inattendue. Les importations américaines au T2, 1 043 385 EVP, étaient en hausse d’à peine 4,3 % sur un an ; les exportations augmentaient davantage, soit de 10,7 %, mais avec des volumes plus faibles : seulement 540 408 EVP au T2.

Le commerce avec l’UE a augmenté avant les tarifs douaniers du 7 août. Les importations américaines de l’UE sont passées de 347 906 millions de dollars pour les sept premiers mois de l’année passée, et à 396 046 millions pour la même période cette année.

Dans l’autre sens, les exportations américaines vers l’UE s’élevaient à 236 891 millions de dollars de janvier à juillet cette année, contre 215 261 millions en 2024, selon les statistiques américaines sur le commerce.

Néanmoins, selon John McCown, consultant chez Blue Alpha Capital : « Les droits imposés par les États-Unis sur les importations vont inévitablement mener à des droits compensateurs sur les exportations, ce qui exercera une pression baissière sur le volume sortant. »

Containership navigating in the Port of NY/New Jersey which handles a substantial volume of North Atlantic trade in both directions.

Un porte-conteneurs en vue du port de New York / New Jersey, où passe un important volume de trafic de l’Atlantique Nord, dans les deux directions.



EUROPE - GREAT LAKES SERVICE



**Connecting the
Baltic, Continent
and Mediterrenean
with the Great Lakes**

**Liner service between Europe
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





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

Nevertheless, John McCown, consultant at Blue Alpha Capital, argues that, "Tariffs imposed by the US on imports will invariably result in countervailing tariffs on exports that will put downward pressure on outbound volume."

Import duties imposed during Donald Trump's first term in office did attract counter-measures, but Mr. McCown said that imports were less affected than exports.

"That is the opposite of the intended effect when those tariffs were initiated. Reductions in outbound container volume are invariably linked to reduced jobs in the US," commented the consultant.

In the three months to August there has been a shift again, with the revised reciprocal tariffs finally imposed on August 7, with East and Gulf coast ports showing a 1.3% decrease within the three-month period.

Hard landing foreseen into 2026

"The full year 2024 saw a 15.2% increase in total inbound loads to the US compared to 2023. To say that the annual total for 2025 will be a diametric contrast is an understatement, and more are now agreeing with the point that I have made in many of my reports earlier this year that the tariffs will result in an actual decline in 2025 inbound volume," claimed Mr. McCown.

The consultant forecasts a far harder landing in the last four months of this year. He calculates that the final four months will see a 15.7% volume decline across all US ports as the impact of import duties come into full effect.

"I believe that is a reasonable estimate. Unfortunately, the volume carnage does not cease at the end of 2025 and will continue into 2026, likely at an even higher level," concluded Mr. McCown. 

Les droits d'importation décrétés pendant le premier mandat présidentiel de Donald Trump ont effectivement suscité des contre-mesures, mais M. McCown dit que les importations ont été moins touchées que les exportations.

«C'est le contraire de l'effet qui était recherché quand ces droits de douane ont été mis en place, dit-il. Les réductions du volume sortant de conteneurs sont nécessairement liées à une perte d'emplois aux États-Unis.»

Dans les trois mois jusqu'en août, il y a eu un nouveau changement. Les tarifs réciproques révisés ont finalement été imposés le 7 août. Les ports de la côte Est et de la côte du Golfe ont vu une baisse de volume de 1,3%.

Atterrissage brutal en vue en 2026

«En 2024, le total du volume entrant aux États-Unis avait augmenté de 15,2% par rapport à 2023, note M. McCown. C'est peu dire que la situation en 2025 sera diamétralement opposée. De plus en plus nombreux sont ceux qui sont d'accord avec ce que j'avais dans plusieurs de mes rapports cette année, que les tarifs douaniers entraîneraient une baisse réelle du volume entrant en 2025.»

Le consultant prévoit un atterrissage bien plus brutal dans les quatre derniers mois de cette année. Il calcule que dans cette période, le volume baissera de 15,7% dans les ports américains alors que l'effet des droits d'importation se fera pleinement sentir.

«Je crois que cette estimation est raisonnable. Malheureusement, la dégringolade du volume ne cessera pas à la fin de 2025. Elle continuera en 2026, probablement encore plus fort», conclut-il.





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



BREAKBULK / PROJECT CARGO



The CARE Terminal of LOGISTEC in Houston has emerged as a big player for project and heavy lift cargo, moving more than 900,000 tons in 2024, including transformers, oversized steel structures and large generators.

Le terminal CARE de LOGISTEC à Houston est devenu un acteur majeur pour les cargaisons spéciales et les charges lourdes. Il a servi au déplacement de plus de 900 000 tonnes en 2024, y compris transformateurs, structures d'acier surdimensionnées et grandes génératrices.

INFRASTRUCTURE AND ENERGY INVESTMENTS FUEL ROBUST PROJECT CARGO MARKET

LES INVESTISSEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE ET L'ÉNERGIE ALIMENTENT UN MARCHÉ ROBUSTE DES CARGAISONS SPÉCIALES

©LOGISTEC

MARCHANDISES DIVERSES / CARGAISON SPÉCIALES

Leo Ryan

À la faveur d'une forte demande et d'investissements dans l'énergie renouvelable, les hydrocarbures et de grands projets d'infrastructure, les perspectives pour le transport de cargaisons spéciales et de charges lourdes paraissent positives et robustes. Des développements en Amérique du Nord, en Europe et en Asie-Pacifique le confirment. Le marché mondial des cargaisons spéciales est aujourd'hui de quelque 29 milliards de dollars américains. Selon certains analystes, il s'élèverait à 38 milliards d'ici 2033. Et ce pourrait encore être une sous-estimation...

En même temps, on ne peut faire abstraction de facteurs de risque dans un contexte de guerres tarifaires, de limites à la capacité des navires, de chaînes d'approvisionnement en mutation et de tensions géopolitiques. De plus, il faut tenir compte d'une incertitude quant aux politiques publiques. Par exemple, le président des États-Unis Donald Trump a récemment sabordé unilatéralement de grands projets éoliens en mer qui avaient été approuvés. Certains de ces projets étaient déjà proches de la production, et des centaines de millions de dollars y avaient été investis.

D'après diverses sources, plus de deux cinquièmes des expéditions de cargaisons spéciales sont liées à l'énergie renouvelable, notamment des pales d'éoliennes de dimensions toujours plus impressionnantes et des panneaux solaires. Près de 30 % du volume est attribuable aux secteurs des hydrocarbures et de la pétrochimie.

L'infrastructure portuaire tient aussi une grande place. Près de 40 % des ports mondiaux investissent dans des grues de fort tonnage et dans des capacités d'accueil de navires à grand tirant. Le ferroviaire joue un rôle croissant, les cargaisons spéciales représentant selon des estimations 16 % des expéditions intermodales.

Augmentation des cargaisons spéciales aux ports canadiens

Au Canada, ce n'est pas seulement les plus grands ports – Vancouver, Montréal, Québec, Prince Rupert, Halifax et Saint John – qui ont investi dans l'infrastructure voulue pour les marchandises diverses, les cargaisons spéciales et les charges lourdes.

Sur le fleuve Saint-Laurent, les ports de Trois-Rivières et de Bécancour développent ce créneau. À quelque 70 km au sud-ouest de Montréal le port de Valleyfield, spécialisé dans le transbordement et la manutention de vrac, de marchandises générales et de cargaisons spéciales, est un point de service majeur pour les communautés de l'Arctique québécois et canadien.

Sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa (APHO) augmente constamment les volumes de cargaisons spéciales et de charges lourdes à ses ports de Hamilton et d'Oshawa. Ses partenaires LOGISTEC et QSL fournissent les grues et autre équipement spécialisé nécessaire. Des cargaisons spéciales sont aussi manutentionnées au port de Toronto, ainsi qu'au port de Windsor où la capacité d'accostage et d'entreposage a été augmentée.

Driven by strong demand and investments for renewable energy, oil and gas and large-scale infrastructure projects, the outlook for project cargo and heavy lift shipping is widely regarded as positive and robust – highlighted by developments in North America, Europe and the Asia-Pacific region. Valued today at approximately US\$29 billion, the global project cargo market is forecast by some analysts to reach \$38 billion by 2033. And this might be an under-estimation...

At the same time, risk factors cannot be excluded in an environment of tariff wars, limitations in vessel capacity, shifting supply chains, and geopolitical tensions. Policy uncertainty, moreover, has to be taken into account, as illustrated by U.S. President Donald Trump's recent unilateral scuttling of big previously-approved offshore wind projects. Some of them were already approaching production and had invested hundreds of millions of dollars.

According to various sources, over two-fifths of project cargo shipments are related to renewable energy components, notably turbine blades of ever-increasing dimensions and solar panels. Close to 30% are connected to oil and gas and petrochemical sectors.

Port infrastructure also plays an important role, with nearly 40% of global ports investing in heavy lift cranes and deep draft capabilities. Rail freight's involvement is increasing steadily with project cargo representing an estimated 16% of intermodal shipments.

Growing project cargo activity at Canadian ports

In Canada, not only the country's larger ports – namely Vancouver, Montreal, Quebec, Prince Rupert, Halifax, and Saint John – have invested in the infrastructure needed to handle breakbulk, project and heavy lift cargoes.

On the St. Lawrence River, the ports of Trois-Rivières and Bécancour are developing this niche business. Some 70 kms southwest of Montreal, the Port of Valleyfield specializes in the transshipment of bulk, general and project cargo – and acts as a major service point for supplies to the Canadian and Quebec Arctic communities.

On the Great Lakes/St. Lawrence Seaway waterway, the Hamilton Oshawa Port Authority (HOPA), with its terminal partners LOGISTEC and QSL providing the cranes and other specialized equipment necessary for project and heavy lift operations, is steadily increasing business at the Hamilton and Oshawa harbour facilities. Project cargo is also handled at the Port of Toronto as well as the Port of Windsor which has been expanding ship berth and warehouse space.

On the tip of Lake Superior, one finds the Port of Thunder Bay, which in recent years has had a virtual meteoric rise as a project gateway for Western Canada. It receives shipments mainly from Europe of wind energy components, steel products and mining equipment destined for Alberta and Saskatchewan.

We can handle it...



Let your cargo flow on our 3,700km marine highway straight into the industrial heartland of North America. Strategically located, **Highway H₂O** provides shippers with easy access to a more direct route that delivers cargo nearer to its final destination. Make your over-dimensional worries a thing of the past.

Our System provides a safe and reliable transit for your heavy-lift and project-specific cargo. **Highway H₂O** provides the dependability you need to keep your products moving and your clients happy. A fresh clean approach to your transportation needs. For more information, please visit www.hwyh2o.com

Water way to go!

www.hwyH2O.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent





©PORT OF ARGENTIA

Sur le lac Supérieur, le port de Thunder Bay a connu un essor météorique comme plaque tournante pour les cargaisons spéciales en route vers l'Ouest canadien. Il reçoit des cargaisons, principalement d'Europe, de composants d'éoliennes, de produits d'acier et de matériel minier destinés à l'Alberta et à la Saskatchewan.

Le port d'Argentia, sur la côte sud de Terre-Neuve, continue d'être une importante plaque tournante pour les monopieux, énormes fondations d'éoliennes, destinés aux parcs éoliens sur la côte Est des États-Unis. « Notre travail continue à l'appui de l'éolien en mer aux États-Unis, avec des monopieux et des pales d'éoliennes qui vont et viennent par le port d'Argentia, dit Ellen Davis, directrice du marketing et des communications. Nous gérons pour le moment plus de 80 pales d'éoliennes ainsi que des monopieux. Nous surveillons l'évolution du marché aux États-Unis, et nous sommes optimistes au sujet des développements dans l'industrie canadienne de l'éolien en mer. »

Ailleurs au Canada atlantique, le projet Wind West Atlantic Energy est sur le point de devenir la première initiative d'exploitation de l'énergie éolienne extracôtière au Canada. Tirant parti d'un potentiel de plus de 60 GW d'énergie éolienne en Nouvelle-Écosse, il a récemment été désigné par le nouveau Bureau des grands projets du gouvernement fédéral comme une des six initiatives transformatrices qui pourraient bénéficier d'un appui.

Newfoundland's Port of Argentia is continuing to act as a major hub for marshalling turbine blades and giant monopiles destined for U.S. East Coast offshore wind farms.

Le port d'Argentia à Terre-Neuve continue d'être une importante plaque tournante pour les pales et les énormes monopieux d'éoliennes destinés aux parcs éoliens en mer sur la côte Est des États-Unis.

On the southern coast of Newfoundland, the Port of Argentia is continuing to act as a major hub for massive wind turbine foundations known as monopiles destined for wind farms on the U.S. East Coast. "As of right now, our work supporting U.S. offshore wind continues with monopiles and turbine blades shipping in and out of Port of Argentia," indicated Ellen Davis, Manager of Marketing and Communications. "We are currently marshalling more than 80 turbine blades as well as monopiles. We continue to monitor the market movements in the US. We're also optimistic about developments in Canada's offshore wind industry."

Elsewhere in Atlantic Canada, the Wind West Atlantic Energy project is poised to become Canada's first offshore wind development. Leveraging over 60 GWs of wind power potential in Nova Scotia, it was recently identified among six projects by the newly-created federal Major Projects Office (MPO) to be assessed for support.



©NALIDSA SUKPRASERT - DREAMTIME

Wind turbine renewable energy power generation in a canola field near Cowley and Pincher Creek, Alberta.

Des éoliennes produisent de l'énergie renouvelable dans un champ de canola, près de Cowley et Pincher Creek, en Alberta.

Sharp rise in renewable energy installed capacity

Meanwhile, according to the Canadian Renewable Energy Association (CanREA), Canada's installed capacity of wind energy, solar energy & energy storage is now more than 24 GW, up by 46% in the last five years.

Since the Association was launched in 2020, the industry increased its installed capacity by nearly 7.6 GW. This total includes more than 4.7 GW of new utility-scale wind, nearly 2 GW of new utility-scale solar, more than 600 MW of new on-site solar, and more than 200 MW of new energy storage. Canada now has 341 wind energy projects producing power across the country.

"Canada's wind, solar and energy storage industry grew impressively over the past five years—and we expect to see significantly more growth in the next five years," said Vittoria Bellissimo, CanREA's President and CEO. "But this is not nearly enough. Canada has massive, untapped wind and solar resources that can and should be harnessed to provide the affordable, clean, scalable electricity needed in all jurisdictions."

In total, Canadian jurisdictions can expect to connect at least 10,000 MW of new wind, solar and storage by the start of 2030, forecasts CanREA's Clean Energy Procurement Calendar.

CanREA is also tracking another 5,000 MW that will come into service beyond that time frame, for a grand total of more than 15,000 MW of procurements that are either currently underway or being planned across the country. This represents more than \$30 billion in investment.

The first, comprehensive, Canada-specific market outlook report for renewable energy and energy storage recently released by CanREA, focused on five key markets: British Columbia, Alberta, Ontario, Quebec and Atlantic Canada. Specifically, Canada is projected to deploy 30 to 51 GW of

Forte augmentation de la puissance installée d'énergie renouvelable

Selon l'Association canadienne de l'énergie renouvelable (CanREA), la puissance installée d'énergie éolienne, d'énergie solaire et de stockage d'énergie au Canada dépasse maintenant les 24 GW, en hausse de 46 % dans les cinq dernières années.

Depuis la fondation de l'Association en 2020, le secteur a augmenté la puissance installée de près de 7,6 GW, ce qui comprend plus de 4,7 GW de projets éoliens commerciaux, près de 2 GW de projets solaires commerciaux, plus de 600 MW de projets solaires sur place, et plus de 200 MW de nouvelles installations de stockage d'énergie. Le Canada compte aujourd'hui 341 projets d'énergie éolienne produisant de l'électricité.

«Les secteurs de l'éolien, du solaire et du stockage d'énergie du Canada ont connu une croissance impressionnante dans les cinq dernières années, et cette croissance devrait s'accélérer au cours des cinq prochaines années, explique Vittoria Bellissimo, présidente et chef de la direction de CanREA. Cependant, la cadence n'est pas assez rapide. Le Canada regorge de ressources dormantes en ce qui a trait à l'éolien et au solaire, ressources qui doivent être exploitées pour fournir de l'énergie propre, abordable et évolutive dans toutes les régions.»

Les juridictions canadiennes prévoient mettre en service d'ici 2030 de nouvelles installations éoliennes, solaires et de stockage d'énergie totalisant au moins 10 000 MW, selon le calendrier d'approvisionnement en énergie propre de CanREA.

CanREA surveille aussi des projets représentant 5000 MW supplémentaires qui seront mis en service après cette échéance, pour un approvisionnement de plus de 15 000 MW en projets actuels ou prévus au pays. Cela représente un investissement de plus de 30 milliards de dollars.

Le premier rapport détaillé sur les perspectives du marché de l'énergie renouvelable et du stockage d'énergie au Canada, que CanREA a publié récemment, se concentre sur cinq marchés clés : Colombie-Britannique, Alberta, Ontario, Québec et Canada atlantique. Selon les projections, le Canada va déployer dans la prochaine décennie 30 à 51 GW de nouvelle puissance éolienne, 17 à 26 GW de nouvelle puissance solaire et 12 à 16 GW de nouvelle capacité de stockage d'énergie. Entre 2035 et 2050, la modélisation indique que la puissance installée augmenterait de 50 à 60 %.

PERSPECTIVES DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX ET DES COMPAGNIES MARITIMES

LOGISTEC CORPORATION

En réponse à des questions du Maritime Magazine, la société montréalaise LOGISTEC Corporation, chef de file dans la manutention de charges lourdes et de cargaisons spéciales, affichait une vision résolument optimiste des possibilités.

new wind, 17 to 26 GW of new solar, and 12 to 16 GW of new energy storage over the next decade. Between 2035 and 2050, the modeling indicates installed capacity is expected to grow another 50 to 60 percent.

PERSPECTIVES OF TERMINAL OPERATORS AND SHIPPING LINES

LOGISTEC CORPORATION

Responding to questions from Maritime Magazine, LOGISTEC Corporation, a leading marine cargo handler for heavy-lift and project cargo, had a distinctly bullish view of opportunities.

As new infrastructure and renewable energy projects advance under Canada's recent "Major Projects" announcements and the US "Build America" campaign, Montreal-based LOGISTEC stressed it was well positioned to move the oversized, complex cargo essential to these projects - with the unique capability to leverage an extensive network of 85 North American terminals, spanning from the Canadian Arctic to the US Gulf Coast.



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

*Innovation and sustainable development
at the heart of our priorities*



PORT
TROIS-RIVIÈRES



Frank Robertson

Vice-President Operations – North,
LOGISTEC Corporation

Vice-président, Opérations – Nord,
LOGISTEC Corporation

©FRANK ROBERTSON

“Our teams thrive on the precision, planning, and operational excellence required for project cargo,” said Frank Robertson, Vice-President Operations, North. “Every move demands quality, safety, and efficiency. Customers trust us with their high-value cargo because we bring visibility from the moment we take possession of their cargo to handoff, with a focus on safely delivering on time and on budget.”

De nouveaux projets en matière d'infrastructure et d'énergie renouvelable vont prendre forme dans le cadre des « grands projets » récemment annoncés par le Canada et de la campagne « Build America » des États-Unis. LOGISTEC est bien placée pour transporter les cargaisons surdimensionnées et complexes qui leur seront essentielles, avec son réseau exceptionnel de 85 terminaux nord-américains allant de l'Arctique au golfe du Mexique.

PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

PROJECT CARGO GATEWAY
For Western Canada

www.portthunderbay.ca

807-345-6400

Canada

WE HANDLE IT ALL

YOUR MARINE
& LOGISTICS
SERVICE PROVIDER



85 TERMINALS
ACROSS
NORTH AMERICA

LOGISTEC

One recent example is a major wind energy project in Central New York State. LOGISTEC is managing every component for 26 wind towers, leveraging two Great Lakes ports to optimize logistics. In Erie, Pennsylvania, the LOGISTEC team discharged hundreds of blades and in Buffalo, New York, handled tower sections, nacelles, and hubs. Coordinating two ports, for a single renewable project to optimize efficiency for their customer, illustrates the intricate planning needed to synchronize timelines and ensure the safe handling of delicate cargo.

Major heavy-lift operations in Houston

Further south in Texas, Houston's CARE Terminal has emerged as a centerpiece for heavy-lift and project cargo. In 2024 alone, the facility moved more than 900,000 tons—including transformers, industrial machinery, large generators, oversized steel structures, and rolling stock. Much of this cargo supported renewable energy expansion, notably wind power components. With Foreign Trade Zone status, the terminal offers additional advantages for international projects, underscoring LOGISTEC's ability to connect global supply chains with US industrial growth.

« Nos équipes excellent dans la précision, la planification et le contrôle des opérations nécessaires pour les cargaisons spéciales, dit Frank Robertson, vice-président, Opérations – Nord. Chaque transport exige qualité, sécurité et efficacité. Les clients nous font confiance pour leurs précieuses cargaisons, parce que nous assurons la transparence depuis la prise en charge jusqu'au déchargement, en veillant à ce que la livraison se fasse en toute sécurité, dans le respect des délais et du budget. »

Un projet majeur d'énergie éolienne dans le centre de l'État de New York en donne une bonne illustration. LOGISTEC gère chaque composant de 26 tours éoliennes, utilisant deux ports des Grands Lacs pour optimiser la logistique. À Érié, en Pennsylvanie, l'équipe de LOGISTEC a déchargé des centaines de pales. À Buffalo, dans l'État de New York, c'est des sections de tours, des nacelles et des moyeux. La coordination entre les deux ports au service d'un même projet, en vue d'optimiser l'efficacité pour le client, implique une planification minutieuse pour synchroniser les mouvements et assurer la protection de matériel délicat.

BBC Chartering's BBC HOUSTON is pictured at the St. Lambert Lock in Montreal in May 2025 on the first call of the LakerMax vessel in the Great Lakes/St. Lawrence System.

Le BBC HOUSTON de BBC Chartering passe dans l'écluse de Saint-Lambert à Montréal en mai 2025. C'était le premier passage du navire LakerMax dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.





Great Lakes
Pilotage
Authority

Administration
de pilotage
des Grands Lacs

Enabling Canadian Trade in the Great Lakes region

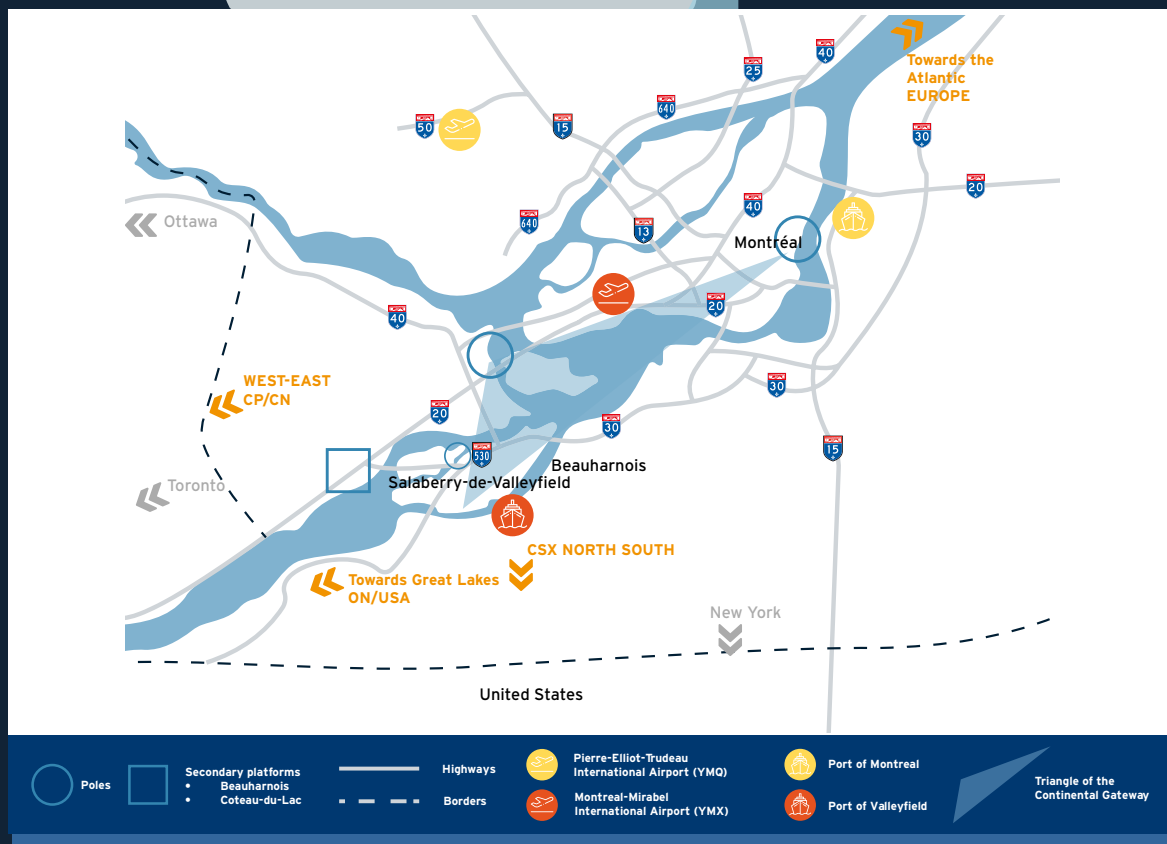
The GLPA operates, maintains and administers a safe and efficient marine pilotage service within designated Canadian waters in the St. Lawrence River and the Great Lakes Region.

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







© DAVID SCHAUER

In a rare occurrence, two Spliethoff vessels are pictured calling simultaneously at the Port of Duluth on the carrier's biweekly service from Europe.

Événement rare, deux navires Spliethoff arrivent en même temps au port de Duluth dans le cadre du service régulier du transporteur en provenance d'Europe.

Grandes opérations avec des charges lourdes à Houston

Dans le sud, au Texas, le terminal CARE de Houston est devenu une pièce maîtresse pour les charges lourdes et les cargaisons spéciales. En 2024, il y est passé plus de 900 000 tonnes – y compris transformateurs, machinerie industrielle, grandes génératrices, structures d'acier surdimensionnées et matériel roulant. Une bonne part était destinée au développement de l'énergie renouvelable, notamment des composants d'éoliennes. Ayant le statut de zone franche, le terminal offre des avantages supplémentaires pour les projets internationaux, contribuant à la capacité de LOGISTEC de faire le lien entre chaînes d'approvisionnement mondiales et croissance industrielle aux États-Unis.

Au port de Hamilton, LOGISTEC a chargé sur un chaland une grande section d'un pont piétonnier qui serait livrée à Toronto où elle relierait une tour de bureaux à la gare Union. Cette opération est un bon exemple de logistique maritime au service de l'infrastructure urbaine et du recours croissant au mode maritime pour transporter des cargaisons spéciales et des charges lourdes entre des villes.

At the Port of Hamilton, LOGISTEC loaded a large section of a pedestrian bridge segment onto barge for delivery to Toronto to link an office tower to Union Station. This is a great example that demonstrates the power of marine logistics in supporting urban infrastructure and the growing use of marine transportation to move project cargo and heavy lift structures between cities.

Moving power generators cross-border for US Data Centers

Last year, the LOGISTEC team at the Port of Hamilton moved several massive, self-contained diesel power generating units cross-border for use as backup power units for data centers in Indiana. These high-value units were transported by specialized trailers to the Port of Hamilton, where they were stored and then loaded by shore crane onto a barge destined for Ports of Indiana-Burns Harbor. This move highlights the strategic role of marine logistics services in supporting critical infrastructure and the seamless coordination required to move oversized industrial cargo across international borders.

Despite headwinds from (Trump-ignited) tariff disputes and trade volatility, demand for project cargo services remains resilient, LOGISTEC underlines. Infrastructure programs and renewable investments continue to drive shipments requiring LOGISTEC's expertise.

"The need for safe, reliable heavy-lift handling will only increase," said Sean Pierce, CEO of LOGISTEC. "No matter the global market shifts, LOGISTEC is ready to deliver cargo to build tomorrow's energy systems, cities, and industries."

BBC CHARTERING

Marko Stampehl, Global Head of Marketing & Public Relations of BBC Chartering, reported that "2025 presents an upswing of our activities to and from Canada. Most prominently, our LakerMax series performed first passages through the Great Lakes St Lawrence Seaway System, by that proving in reality that "LakerMax" is a fitting description."

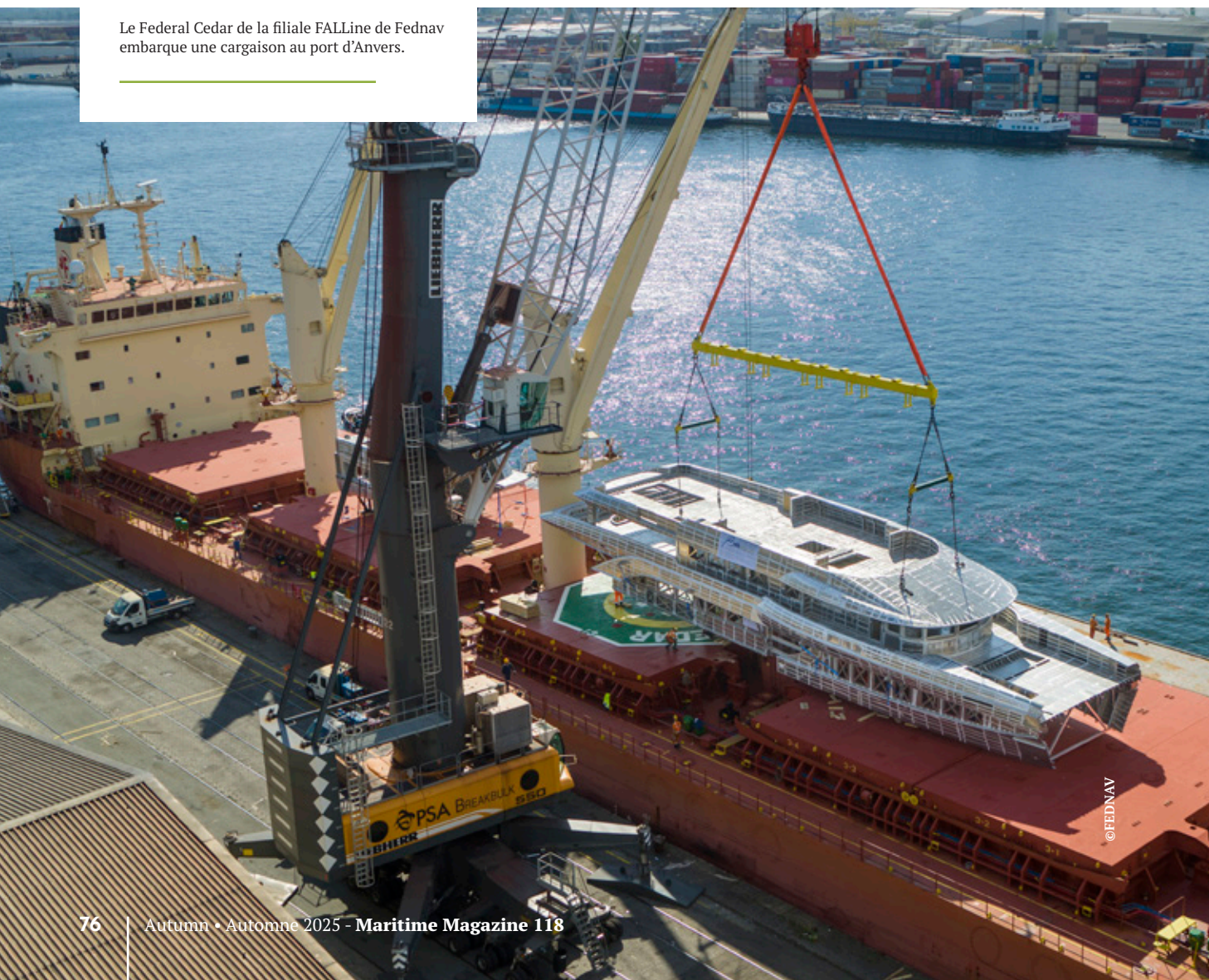
Pictured here is the Federal Cedar from Fednav's FALLine picking up cargo from the Port of Antwerp.

Le Federal Cedar de la filiale FALLine de Fednav embarque une cargaison au port d'Anvers.

Des génératrices pour des centres de données américains

L'année passée, l'équipe de LOGISTEC au port de Hamilton a déplacé d'énormes génératrices autonomes au diesel en route vers l'Indiana où elles serviront pour l'alimentation de secours de centres de données. Ces unités de grande valeur ont été transportées au moyen de remorques spécialisées jusqu'au port de Hamilton. Elles y ont été entreposées, puis chargées par grue terrestre sur un chaland en partance pour les ports d'Indiana-Burns Harbor. Cette opération met en lumière le rôle stratégique de services de logistique maritime pour des éléments d'infrastructure essentielle, ainsi que la coordination impeccable nécessaire au transport transfrontalier de cargaisons industrielles surdimensionnées.

Malgré les turbulences des conflits tarifaires (lancés par Donald Trump) et la volatilité du commerce international, LOGISTEC constate que la demande de services pour cargaisons spéciales reste solide. Les programmes d'infrastructure et d'énergie renouvelable continuent d'engendrer des expéditions exigeant le savoir-faire de LOGISTEC.



© FEDNAV

The very first call of a LakerMax in the Lakes took place in early May this year, with the arrival of the **BBC HOUSTON** at Erie, which was celebrated with a welcome ceremony in front of the vessel in the St. Lambert Lock. Plaques commemorating the event were handed over to Ricardo D'Amore, the representative of the Seaway and Captain Andrei Kostrov, Master of **BBC HOUSTON**. They were met by Ross Fletcher, Owners Representative of BBC Chartering in Canada as well as Lou Holmes and Ms Jennifer Holmes of Holmes Maritime, BBC Chartering's General Agents in Canada.

BBC HOUSTON's destination was Erie, Pennsylvania, where it successfully discharged a shipment of wind turbine blades from India. After finishing the discharge operation, the vessel successfully completed the downbound voyage through the Seaway System back to Montreal and headed on to South America.

The **BBC HOUSTON** was followed by two more LakerMax-vessels, the **BBC DUBAI** in early August and the **BBC TOKYO** in early September. The crews of these vessels noted a high level of public interest in these vessels when passing through the Seaway, especially along the Welland Canal with its very deep locks.

« Le besoin de manutention sûre et fiable de charges lourdes ne fera qu'augmenter, dit Sean Pierce, chef de la direction de LOGISTEC. Peu importe les changements dans le marché mondial, LOGISTEC est prête à livrer des cargaisons pour les systèmes d'énergie, les villes et les industries de demain. »

BBC CHARTERING

Selon Marko Stampehl, son responsable mondial du marketing et des relations publiques, les activités de BBC Chartering à destination et au départ du Canada ont bien progressé en 2025. « En particulier, notre série LakerMax a effectué ses premiers passages par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, prouvant ainsi que "LakerMax" est un descriptif pertinent. »

La première escale d'un LakerMax sur les Grands Lacs s'est faite début mai, quand le **BBC HOUSTON** s'est rendu à Érié (Pennsylvanie). Son passage à l'écluse de Saint-Lambert a été célébré par une cérémonie devant le navire. Des plaques commémoratives ont été remises à Ricardo D'Amore, représentant de la Voie maritime, et au capitaine Andrei Kostrov, commandant du **BBC HOUSTON**. Se sont joints à eux Ross Fletcher, représentant de BBC Chartering au Canada, ainsi que Lou Holmes et Jennifer Holmes, de Holmes Maritime, agents généraux de BBC Chartering au Canada.

Le **BBC HOUSTON** est arrivé à bon port à Érié, où il a déchargé une cargaison de pales d'éoliennes en provenance d'Inde. Le navire a ensuite effectué sans encombre le transit descendant par la Voie maritime jusqu'à Montréal, puis est parti vers l'Amérique du Sud.

Le **BBC HOUSTON** a été suivi par deux autres navires LakerMax, le **BBC DUBAI** début août et le **BBC TOKYO**, début septembre. Les équipages de ces navires ont constaté un grand intérêt de la part du public quand ils naviguaient sur la Voie maritime, surtout le long du canal Welland et à ses profondes écluses.



**Invisible,
mais indispensable.**

**Invisible,
but essential.**



Un arbre paraît s'élever naturellement, mais sa croissance est le résultat du soutien invisible, mais indispensable, d'une structure solide et évolutive.

Chez QSL, nous orchestrans l'invisible pour garantir la stabilité et la croissance durable de votre chaîne d'approvisionnement.

A tree appears to rise effortlessly, but its growth is the result of the invisible, but essential support of a strong and adaptable structure.

At QSL, we orchestrate the invisible to ensure the solidity and sustainable growth of your supply chain.

New project cargo markets

“With the inbound trade to Canada being dominated by equipment, machinery, and renewable energy components, it is bulk such as wheat, corn and soya beans to Europe as well as concentrates to the Far East which are driving the outbound trades,” said Mr. Stampehl. “This year, we are seeing a lot more requests for quotes to areas not traditionally served from the Great Lakes / St. Lawrence River and recently secured project cargo to West Africa and concentrates to the Black Sea.”

“The number of port calls varies from year to year, with 2025 running up to 45 calls at Canadian ports until September, a figure which we expect to be close to 70 calls by the end of the year,” Mr. Stampehl indicated before concluding: “That includes the vessels we regularly take on charter from our Canadian cooperation partner Desgagnés. A dedicated part of their vessels gradually enters into charter operation with BBC Chartering with the start of the winter season from end of October until early December.”

SPLIETHOFF

Sten Konst, head of Spliethoff's Atlantic and Great Lakes Department, says: “Volumes to the Canadian market have been notably strong this year, further increasing its importance in our overall trade mix.

“We expect this positive development to continue into next year. On the U.S. side, like our competitors, we are experiencing slower and more cautious decision making from clients due to tariff concerns. That said, we have maintained our biweekly service from Europe to both Canada and the U.S., supported by previously contracted cargo as well as a healthy commodity mix. Declines in some flows have been offset by stronger demand in others, whether steel, containers, yachts, machinery, project cargo, bagged goods, or bulk.

“While inflation or broader economic downturns could affect the business in future, we have not seen any impact yet. In our vessel segment (12,000 to 13,000 dwt), declining lot sizes are not necessarily negative. We provide an attractive alternative to larger handy size vessels that can no longer justify a port call.”

Container service on horizon to Monroe and Burns Harbor

Commenting on current market conditions, Mr. Konst acknowledged that “the environment has been more challenging, but we continue to serve customers who have long relied on our Great Lakes service. Certain cargoes simply must move, particularly complex, heavy, or oversized shipments that cannot be easily rerouted or delayed. For this segment, the Great Lakes remain a vital and efficient gateway to the North American interior.

“Spliethoff is uniquely positioned to handle this business. We operate the only container service into the Great Lakes and combine it with high crane capacity on our liner vessels. This enables us to load and discharge heavy and non-standard cargo independently across a wide range of ports. Spliethoff is also preparing to extend its container service offerings to the ports of Monroe and Burns Harbor from 2026 onwards.”

Nouveaux marchés de cargaisons spéciales

«Le trafic entrant au Canada est dominé par l'équipement, la machinerie et les composants liés à l'énergie renouvelable, mais c'est le vrac – comme le blé, le maïs et le soja à destination de l'Europe et les concentrés à destination de l'Extrême-Orient – qui domine le trafic sortant, dit M. Stampehl. Cette année, nous recevons bien plus de demandes pour des régions qui ne sont pas traditionnellement desservies par les Grands Lacs-fleuve Saint-Laurent, et nous avons récemment été chargés de cargaisons spéciales pour l'Afrique occidentale et de concentrés pour la mer Noire.

«Le nombre d'escales varie d'une année à l'autre, note-t-il. En 2025 jusqu'en septembre, nous avons fait 45 escales dans des ports canadiens, et nous prévoyons que nous arriverons à près de 70 d'ici la fin de l'année. Cela comprend les navires que nous affrétons régulièrement de notre partenaire canadien Desgagnés. Une part de sa flotte est graduellement affectée à l'affrètement avec BBC Chartering au début de la saison hivernale, de la fin octobre au début de décembre.»

SPLIETHOFF

Sten Konst, dirigeant des opérations dans l'Atlantique et les Grands Lacs de Spliethoff, dresse un bilan positif : «Les volumes à destination du marché canadien ont été particulièrement forts cette année, ce qui augmente encore son importance dans notre activité globale.

«Nous prévoyons que cette évolution favorable continuera l'année prochaine. Aux États-Unis, comme nos concurrents, nous voyons une prise de décisions plus lente et plus prudente chez nos clients, en raison des inquiétudes quant aux tarifs douaniers. Cela dit, nous avons maintenu notre service aux deux semaines depuis l'Europe vers le Canada et les États-Unis, avec des cargaisons précédemment sous contrat et une combinaison équilibrée de produits de base. Des baisses dans certains trafics ont été compensées par une demande accrue pour d'autres, que ce soit acier, conteneurs, yachts, machinerie, cargaisons spéciales, marchandises ensachées ou vrac.

«L'inflation ou des ralentissements économiques pourraient affecter l'activité à l'avenir, mais nous ne l'avons pas encore vu. Dans notre catégorie de navires (12 000 à 13 000 tpl), une baisse de la taille des lots n'est pas nécessairement négative. Nous offrons une option intéressante aux navires plus grands qui ne peuvent plus justifier une escale.»

Service conteneurs en vue vers Monroe et Burns Harbor

M. Konst fait preuve de lucidité quant à la conjoncture du marché : «Le contexte a été plus difficile, mais nous continuons de servir des clients qui comptent depuis longtemps sur nos services sur les Grands Lacs. Certaines cargaisons doivent absolument être livrées, en particulier des expéditions complexes, lourdes ou surdimensionnées qui ne peuvent pas aisément être redirigées ou retardées. Pour ce segment, les Grands Lacs sont toujours un passage vital et efficace vers l'intérieur de l'Amérique du Nord.

«Spliethoff est particulièrement bien placé pour ce marché. Nous exploitons le seul service conteneurs vers les Grands Lacs, et nous le combinons avec une forte capacité de grues sur nos navires de ligne. Nous pouvons ainsi charger et décharger des cargaisons lourdes et non conventionnelles par nos propres moyens dans un éventail de ports. Spliethoff prépare aussi une extension de son service conteneurs vers les ports de Monroe et de Burns Harbor à partir de 2026.»

FEDNAV

FALLine a continué de solidifier sa réputation comme transporteur de confiance de diverses cargaisons spéciales, fondée sur une expertise bien établie dans le transport d'acier, affirme Lynn Lafond, gestionnaire, Services de ligne et Affrètement.

« Cette année, dit-elle, nous avons transporté une grande variété de cargaisons spéciales en passant par les ports du fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. Il y a eu des transformateurs, des yachts, des grandes cuves de brasserie, des composants d'éoliennes, des tracteurs et des excavatrices. »

On peut aussi mentionner 6000 tonnes de machinerie, y compris pièces de grues, presses, moteurs, réservoirs industriels et pièces de rechange pour le secteur manufacturier, l'exploitation minière et l'industrie. Plusieurs expéditions uniques – comme des coques industrielles et des enceintes à tête bombée – ont été commandées pour la saison estivale de navigation.

« Nos cargaisons d'acier continuent de jouer un rôle vital dans des projets majeurs d'infrastructure et de construction, conclut M^{me} Lafond. Nous contribuons, par exemple, au pont Champlain et au Centre Bell de Montréal, ainsi qu'à des projets emblématiques dans la région des Grands Lacs, y compris stades sportifs, musées, réseaux de transport et immeubles célèbres. Avec un service mensuel fiable vers des ports de déchargement réguliers, FALLine est en bonne posture pour attirer et exécuter une variété croissante de commandes de cargaisons spéciales dans les mois à venir. » 

FEDNAV

Lynn Lafond, Liner Manager, Chartering reports that in 2025 FALLine has continued to solidify its reputation as a trusted carrier of diverse project cargo, building on longstanding expertise in steel transportation.

"This year," she shared, "we successfully moved a wide variety of specialized cargo through St. Lawrence River ports and the Great Lakes, including transformers, yachts, large brewery tanks, wind components, tractors, and excavators."

Also listed: over 6,000 freight tons of machinery, including crane parts, presses, motors, industrial tanks, and spare parts, for the manufacturing, mining, and industrial sectors. Several unique shipments—such as industrial shells and dish head enclosures—were booked for the summer shipping season.

Ms. Lafond concluded: "Our steel cargoes continue to play a vital role in major infrastructure and construction projects. These include local contributions to Montreal's Champlain Bridge and the Bell Centre as well as landmark developments across the Great Lakes region, including sports stadiums, museums, transportation networks and landmark buildings. With dependable monthly service to regular discharge ports, FALLine is well-positioned to attract and support a growing range of project cargo opportunities in the months ahead."



Maritime Magazine

DRIVER OF CANADIAN AND INTERNATIONAL TRADE

MOTEUR DU COMMERCE CANADIEN ET INTERNATIONAL



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

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

maritimemag.com



ADVERTISERS ANNONCEURS

ACL – ATLANTIC CONTAINER LINE ACL – Atlantic Container Line	47	PORT OF THUNDER BAY portofthunderbay.ca	70
BBC CHARTERING bbc-chartering.com	1	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES porttr.com	69
CALHOUN SUPER STRUCTURE calhounsuperstructure.com	15	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD portvalleyfield.com	74
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA Canadian Marine Pilots Association CMPA	33	PSA HALIFAX psahalifax.com/s/	Back Cover / Couverture arrière
DESGAGNÉS desgagnes.com	Inside Front Cover / Couverture intérieure avant	QSL qsl.com	77
EUROMARITIME 2026 EUROMARITIME 2026 Parc Chanot - Marseille.....	25	ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) rotainer.com.....	7
FEDNAV fednav.com	49	SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA shipfed.ca	53
GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS glpa-apgl.com	73	SLS - ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS ASL – ARMATEURS DU SAINT-LAURENT armateurs-du-st-laurent.org	34
GREENTECH 2026 green-marine.org/greentech	18	SPLIETHOFF spliethoff.com	61
LOGISTEC logistec.com	71	STERLING FUELS sterlingfuels.ca.....	51
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY mtrtml.com/login.php	44	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT hwyh2o.com	66
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN groupocean.com.....	Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière	TRANSPORTATION SAFETY BORD OF CANADA / GOVERNMENT OF CANADA BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA / GOVERNEMENT DU CANADA tsb.gc.ca.....	9
PORT OF HALIFAX porthalifax.ca	46	TURKISH SHIP YACHT AND MARINE SERVICES EXPORTERS' ASSOCIATION theartonwater.com.....	4
PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL port-montreal.com.....	41-42	URGENCE MARINE ENVIRONMENT ume-qc.com	63
PORT OF QUÉBEC PORT DE QUÉBEC portquebec.ca.....	37	VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT valport.ca	74
PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES portsi.com	62		



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